



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

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: **INTRANSFE-AMSTERDAM**      SITZ: **AMSTERDAM**      FERNSPRECHER: **20186**  
**HOLLAND**      **VONDELSTRAAT 61**

## INHALTSVERZEICHNIS:

<b>Allgemeines:</b>		Der Argentinische Eisenbahner-Verband in den Jahren 1926 und 1927 . . . . .	49	Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft (Grossbritannien) . . . . .	56
Der 1. Mai . . . . .	45	Was das Publikum nicht lesen soll! . . . . .	49	Die Arbeitszeit der holländischen Omnibusführer . . . . .	57
Louis Kaufuss gestorben . . . . .	46	Der Notizkalender 1928 des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands. . . . .	50	Die Reichskonferenz der Berufskraftfahrer Deutschlands . . . . .	58
Die Abhaltung des internationalen Kongresses der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrunternehmen in Italien. . . . .	46	Verhältnisse im Kraftverkehr und Kraftfahrberuf verschiedener Länder (Australien) . . . . .	50	Der nächste internationale Kongress der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrunternehmen . . . . .	59
<b>Mitteilungen des Sekretariats.</b> . . . .	47	Die Arbeits-, Ruhe- und Schichtzeiten in den verschiedenen Ländern (Frankreich) . . . . .	51	<b>Seeleute:</b>	
<b>Eisenbahner:</b>		<b>Transportarbeiter:</b>		Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern (Deutschland) . . . . .	59
Die Diktatur des Geldes bedrängt die bulgarischen Eisenbahner . . . . .	47	Arbeitsbedingungen der kanadischen Hafenarbeiter . . . . .	55	<b>Esperanto</b> . . . . .	60
Die Russlandreise der skandinavischen Eisenbahnerdelegation . . . . .	48	Der ungarische Transportarbeiter-Verband im Jahre 1927 . . . . .	55		

## DER 1. MAI.

Noch stets hat die Arbeiterklasse wenig Grund, den 1. Mai als Freudentag anzusehen. Die Lage der Arbeiter droht, wo wir auch hinblicken mögen, von Tag zu Tag schlechter zu werden.

Die Arbeitslosigkeit ist zu einer ständigen Geißel geworden. Millionen von Arbeitern in allen Ländern sind ein- für allemal aus dem Produktionsprozess ausgeschaltet und mit Frauen und Kindern ins Massenelend gestürzt worden. Der Reallohn derjenigen, welche noch Arbeit haben — und in vielen Ländern auch die Arbeitszeit und die allgemeine Lebenshaltung — bleiben hinter dem Vorkriegsstand zurück.

In ihren politischen Rechten und ihrer politischen Freiheit sind sie überall beschnitten, in manchem Lande derselben vollständig beraubt worden. Der Faschismus, der trotz aller Warnungen von den Arbeitern als besondere italienische Erscheinung betrachtet und daher ignoriert wurde, hat seinen Siegeszug durch die Welt fortgesetzt. Italien, Spanien, Ungarn, die Balkanländer, Polen und Litauen sind in sein Joch gespannt worden und die Arbeiterbewegung dieser Länder wird verfolgt, lahmgelegt, vernichtet. Hunderte unserer Besten sind getötet, Tausende und aber Tausende werden gefoltert und verschmachten in Gefängnissen.

In den meisten Ländern ist es noch nicht so weit gekommen. Aber auch dort erstarkt die Reaktion, wächst der Strom derjenigen, welche „kräftiges und energisches“ Auftreten gegen die Arbeiterklasse verlangen und vorbereiten. Wohin wir schauen, sehen wir Stillstand oder Rückschritt.

Hand in Hand mit diesem politischen und wirtschaftlichen Elend geht die alles übertönende Drohung mit einem weiteren Weltkrieg, einem weiteren Blutbad, das schrecklicher und grausamer

sein wird als dasjenige, welches kaum zehn Jahre zurückliegt und das „letzte“ gewesen sein soll. Wo Abrüstung sein müsste, finden wir Aufrüstung, Verstärkung der Heere, Hineinziehen ganzer Völker — Männer, Frauen und Kinder — in die Schlächtereie.

Wahrlich, der diesjährige 1. Maitag ist kein Festtag, kein Tag des Glücks und der Freude, sondern eher ein Tag ernster und sorgfältiger Erwägung dessen, was die Arbeiterklasse zu erwarten hat, ein Tag der Einkehr in sich selbst, ein Tag, an dem wir alle — einschliesslich wir Eisenbahner, Seeleute und andere in der I.T.F. organisierte Transportarbeiter — die *Wahrheit* suchen und uns bemühen sollten, aufrichtig zu sein, aufrichtig zu uns selbst und aufrichtig zu der Arbeiterklasse; kein Tag, um unsere Sinne mit schönen Farben, schönen Gesängen und schönen Reden zu berauschen, sondern ein Tag, an dem wir uns selbst und uns gegenseitig in allem Ernste fragen: Wo sind wir? Wo steht unsere Bewegung? Was ist erreicht worden? Welche Schwierigkeiten und Gefahren drohen ihr national und international? Wohin gehen wir? Dieser Tag regt Erwägungen an, aus denen wir unsere Schlüsse ziehen müssen.

Für uns Transportarbeiter sollte der 1. Mai ein Tag erhöhten Kampfeswillens, ein Tag voll kühler, nüchterner Entschlossenheit sein, ohne Sentimentalität, und doch voll brennendem Idealismus und frohem Optimismus — Entschlossenheit, weil wir die Wirklichkeit anzuschauen wagen so wie sie ist, die Wirklichkeit des dunkeln, drohenden Heute; Optimismus entfacht in uns die Sicherheit der hellen, frohen, roten Zukunft.

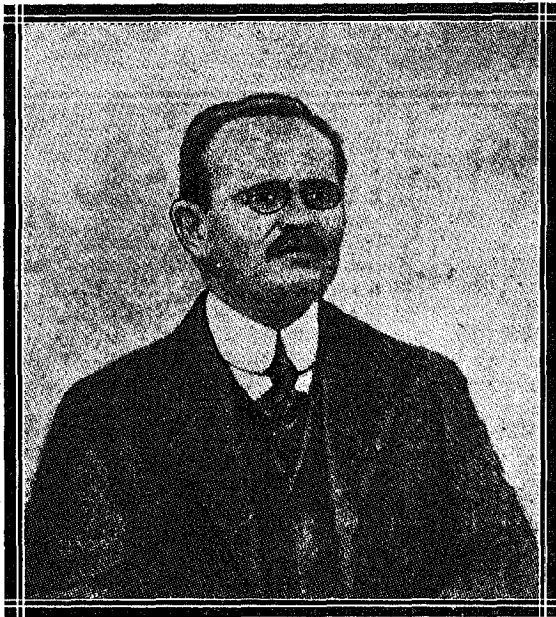
Lasst uns geloben, dass, wo wir auch sein mögen, welche Sprache wir sprechen und welcher Nation oder Rasse wir auch angehören mögen, wir treu bleiben werden unserem Ideal, treu unserer Organisation — d.h. ihrem Werke und Zwecke — und treu der Internationale. Lasst uns einander versprechen, dass wir bessere Internationalisten sein werden, als wir gewesen sind. Lasst uns und andere von der Ueberzeu-

gung durchdringen, dass die Arbeiterklasse ein Ganzes ist, ein Ganzes über alle Grenzen und Scheidelinien hinweg. Lasst uns zu der Einsicht kommen, dass nur durch möglichst enge internationale Zusammenarbeit und nur durch die Befolgung der Parole: „Einer für Alle und Alle für Einen“ auf internationalem Gebiete das Proletariat den aufs engste zusammengeschlossenen Kräften des internationalen Kapitals mit Erfolg Widerstand leisten kann. Erst wenn die grosse Mehrheit

der Arbeiter in allen Ländern von dieser Erkenntnis durchdrungen sein wird, wird der 1. Mai auch seine volle Bedeutung erlangen.

Kameraden! Lasst es uns, möge jeder es dem andern geloben, dass dieser 1. Mai-Tag für uns der Beginn eines Jahres unerbittlichen Kampfes gegen den Kapitalismus und alle seine Stützen sein wird. Und lasst uns, was es auch kosten möge, dieses Versprechen halten.  
EDO FIMMEN.

### Louis Kaufuss gestorben.



In der Nacht vom 29. zum 30. März ist der erste Sekretär des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands, Kollege Louis Kaufuss, im Alter von 56 Jahren an einem schweren Magenleiden gestorben. Nachdem er seit 1906, zunächst im Schmiedeverband, dann beim Uebertritt des Schmiedeverbandes zum Metallarbeiterverband in letztgenannter Organisation mehrere Vertrauensposten bekleidet hatte, trat Kaufuss am 1. Oktober 1917 in den Dienst der 1916 gegründeten Eisenbahnerorganisation, die für ihren gewerkschaftlichen Ausbau gute Kräfte brauchte. 1919 wählte ihn der Verbandstag zum Sekretär. Sein besonderes Verdienst stellt der im Jahre 1925 erfolgte Zusammenschluss der Reichsgewerkschaft und des Deutschen Eisenbahnerverbandes zum heutigen Einheitsverband dar. Bei der internationalen Arbeit hat Kollege Kaufuss nur selten mitwirken können, obwohl er der Internationale grosses Interesse entgegenbrachte. Die I.T.F. verliert in ihm einen treuen Mitkämpfer.

### Die Abhaltung des internationalen Kongresses der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrunternehmen in Italien.

Wie bereits an anderer Stelle dieser Nummer mitgeteilt, findet der Internationale Kongress der Strassenbahnen und öffentlichen Kraftfahrunternehmen vom 6. bis 12. Mai d. Js. in Rom statt.

Der Umstand, dass diese Tagung in Italien abgehalten wird, gibt unseren italienischen Kameraden Anlass zu der Befürchtung, dass die Herrscher ihres Landes diesen Kongress zu politischen Kunstgriffen benutzen werden.

Einem uns über diese Angelegenheit zugegangenen Briefe entnehmen wir folgendes:

„Der Gemeinderat Rom, unter dessen Führung der Kongress stattfindet, ist keine gewählte Körperschaft. Sowohl in Rom wie in allen anderen italienischen Gemeinden sind die in der vorfaszistischen Periode auf Grund von Wahlen ernannten Bürgermeister im Jahre 1928 ihrer Aemter enthoben worden; der Statthalter Roms wird jetzt durch die faszistische Regierung ernannt.

Man könnte wohl einwenden, der Kongress handle Fragen rein technischer Art. Es darf aber nicht vergessen werden, dass er in einer politisch-faszistischen Umgebung zusammentritt, unter dem Patronat der faszistischen Behörden steht und deshalb Aeusserungen des Dankes und der Ehrerbietung den faszistischen Behörden gegenüber nicht umgehen kann. Dieser Kongress, wie auch alle andern, gegenwärtig in Italien abgehaltenen Kongresse werden von der faszistischen Regierung benutzt, um daraus gewissermassen Beweise für die Bewunderung herauszuholen, welche angeblich das faszistische Regime in der ganzen Welt erweckt. Durch derartige Bekundungen soll bei den Italienern, denen eine freie Meinungsäusserung unmöglich gemacht ist, der Eindruck erweckt werden, als ob es sich um eine Art Vertrauenskundgebung für das faszistische Regime handle.

Wahrscheinlich wird ein Delegierter der Landesorganisation der Strassenbahner dem Kongresse beiwohnen und im Namen der von ihm vertretenen Arbeiterkategorie sprechen. Es erscheint angebracht, daran zu erinnern, dass in Italien für jede Arbeiterkategorie nur eine einzige, unter Aufsicht der faszistischen Behörden stehende gewerkschaftliche Organisation zugelassen ist, dass jeder Arbeiter oder Bedienstete, der sich weigert, dieser faszistischen Organisation beizutreten, entlassen wird und dass ferner die Führer dieser Organisation von den Führern der faszistischen Partei ernannt werden.

Verständlich ist auch, dass die privaten Unternehmen und die konservativ eingestellten Gemeinden, welche Strassenbahnlinien betreiben, an einer solchen internationalen Veranstaltung teilnehmen, eine Beteiligung seitens Gemeinden, die durch demokratische oder sozialistische Wähler einen anderen Einschlag erhalten haben, wäre jedoch skandalös. Nähmen diese tatsächlich am Kongresse in Rom teil, so würden sie der italienischen Regierung den Stoff dazu liefern, um in Italien zu behaupten, das faszistische Regime sei von den Sozialisten und Demokraten der anderen Länder als rechtmässig anerkannt.

Es sollte daher versucht werden, diese traurige Komödie um jeden Preis ungeschehen zu machen. Der Kongress in Rom, dessen Geist und Zwecke müssten durch eine energische Bewegung schon vom jetzigen Augenblicke an in Misskredit gebracht werden, um zu vermeiden, dass er von sozialistisch und demokratisch eingestellten Verwaltungen beschickt wird, denn die faszistische Presse würde daraus zweifelsohne den Schluss ziehen, dass die Sozialisten der Länder, welche sie delegiert haben, das Regime guthiessen.“

Der nachstehende, an das Stadtratskollegium von Glasgow gerichtete Brief des Herrn P. J. Dollan, Stadtrat zu Glasgow und sozialdemokratischer Abgeordneter im britischen Parlament, welcher von erstgenannter Körperschaft in die Delegation zum internationalen Strassen- und Kleinbahn-Kongress gewählt wurde, beweist, dass die Meinung der italienischen Kameraden in sozialistischen und demokratischen Kreisen anderer Länder geteilt wird. Der Brief hat folgenden Inhalt:

„Ich weiss die mir durch Ihre Körperschaft erwiesene Ehre, mich zu einem Mitglied der Delegation zu dem nächsten Monat in Rom stattfindenden internationalen Kongress zu ernennen, sehr wohl zu würdigen, habe mich jedoch nach gründlicher Ueberlegung entschlossen, diese Ernennung abzulehnen.

Der Ehrenvorsitzende des Kongresses ist Herr Mussolini und die Delegierten werden die Gäste der faschistischen Regierung sein. Als Sozialist könnte ich die Gastfreundschaft des italienischen Diktators und seiner faschistischen Regierung nicht annehmen. Herr Mussolini und seine Regierung berauben die Sozialisten und Liberalen, sowie die anderen Gegner des faschistischen Terrors der Koalitions- und Redefreiheit und haben viele Demokraten, die ihren demokratischen Grundsätzen treu geblieben sind, eingekerkert oder deportiert. Tatsächlich wird Italien gegenwärtig durch die Diktatur eines Mannes terrorisiert, der seine Macht gewissenlos dazu missbraucht hat, um jegliche Kritik an seinem fanatischen und phantastischen Regime zu unterdrücken.

Ich würde die Annahme der Gastfreundschaft des Herrn Mussolini und seiner Regierung als eine Verletzung meines sozialistischen Glaubens und eine Beleidigung der mutigen Frauen und Männer empfinden, die in ihrem Bestreben, wieder eine demokratische Regierung in ihrem geliebten Lande zu erlangen, Härten und Verfolgungen ausgesetzt worden sind.“

### Mitteilungen des Sekretariats.

Der Vollkongress der I. T. F. Die Tagesordnung des Kongresses gelangt Ende April zum Versand. Zusatz- und Abänderungsanträge müssen, soweit die europäischen Organisationen in Frage kommen, bis spätestens 15. Juni in unserem Besitz sein.

<b>Erhalten.</b>	Für das Beitragsjahr 1928:	
Estonischer Eisenbahner-Verband . . . . .	fl.	116.30
	Für das Beitragsjahr 1928:	
Belgischer Strassenbahner-Verband . . . . .	frs.	3000.—
Belgischer Eisenbahner-Verband . . . . .	fl.	760.—
Bulgarischer Eisenbahner-Verband . . . . .	„	254.—
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands . . . . .	M.	5000.—
Zentralverband der Maschinisten und Heizer . . . . .	fl.	225.—
Britischer Transportarbeiter-Verband . . . . .	£	234.14.—
Britischer Eisenbahner-Verband . . . . .	fl.	12.450.—
Britischer Verband der Eisenbahn-Kanzlisten . . . . .	£	62.0.0
Holländischer Eisenbahner- und Strassenbahner-Verband . . . . .	fl.	1134.96
Lettischer Seeleute-Verband . . . . .	„	13.08
Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals . . . . .	„	1399.05
Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs . . . . .	„	1563.32
Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik . . . . .	„	610.10
Schwedischer Eisenbahner-Verband . . . . .	„	35.94
Verband der Eisenbahnkanzlisten in Kanada . . . . .	„	840.—
<b>Kongresse.</b>		
Französischer Eisenbahner-Verband — 10. bis 12. Mai in Toulouse		
Rumänischer Hafnarbeiter-Verband — 11. bis 13. Mai in Constanza.		
Belgischer Eisenbahner-Verband — 12. bis 14. Mai in Brüssel.		
Schwedischer Eisenbahner-Verband — 13. bis 19. Mai in Stockholm.		
Verband der Eisenbahnkanzlisten Englands — 21. bis 24. Mai in Bridlington (Yorkshire).		
Verband des Lokomotivpersonals in Argentinien — 22. bis 25. Mai in Buenos-Aires.		
Dänischer Eisenbahner-Verband — 14. bis 16. Juni in Helsingör.		
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands — 17. bis 23. Juni in Frankfurt a.M.		
Schwedischer Transportarbeiter-Verband — 1. bis 7. Juli in Stockholm.		



### Die Diktatur des Geldes bedrängt die bulgarischen Eisenbahner.

Teilweise nach einem Esperanto-Artikel des Genossen Vischegonoff in „Jelczni-charska Borba“.

Der Krieg hat das bulgarische Volk in grosse Not gebracht. Die bulgarischen Auslandsschulden überschreiten 32 Milliarden Leva (33 Leva = 1 Mk.) Der weitaus grösste Teil entfällt auf Reparationsschulden. Die Inlandsschulden grenzen an 8 Milliarden Leva.

Im März 1923 wurden die jährlichen Reparationszahlungen festgesetzt auf:

2,5 Millionen Goldfrank für 1923	
5 „ „ „ 1924	
6 „ „ „ 1925	
7 „ „ „ 1926	
8 „ „ „ 1927	
10 „ „ „ 1928—33	
43,2 „ „ „ 1934—38	

Die Regierung erklärt sich für unfähig, diesen Lasten gerecht zu werden. Aus finanziellen Gründen verlangsamte sie den dringend notwendigen Wiederaufbau der Eisenbahnen und Strassen. Nunmehr ist der Völkerbund um finanzielle Hilfe ersucht worden, weil die anderweitigen Anleiheanträge nicht zum Ziele führten.

Der Völkerbund hat den bulgarischen Antrag in Erwägung gezogen. Ein Sachverständiger wird die Angelegenheit an Ort und Stelle untersuchen; die Eisenbahnen sind der Kern des Untersuchungsgegenstandes. Von dem Gutachten des Sachverständigen wird die Höhe der zu gewährenden Anleihe abhängen.

Die der Regierung nahestehenden Blätter wissen jedoch jetzt schon über die Bedingungen und die Verteilung der Anleihe zu berichten.

Bezüglich des Staatshaushaltes werden Bedingungen gestellt, die ziemlich unverblümt auf den Abbau von 10 000 Staatsbediensteten innerhalb zwei Jahren hindeuten. Dass dieser Abbau nicht das Heer oder die Polizeikörper stark mitnehmen wird, dafür wird die reaktionäre Regierung sorgen. Die Eisenbahner werden einen ansehnlichen Anteil der Zeche zahlen müssen.

Unter den anderen Bedingungen ist erwähnenswert, dass das staatliche Geldinstitut, die Bulgarische Volksbank, in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden soll. Damit würde die staatliche Bank zu einem Unternehmen ausländischer Finanzgesellschaften.

Dem Eisenbahnminister Kimon Georghieff, welcher absolut nicht abbaufreudig ist, kam die Angelegenheit bedenklich genug vor, um seinen Abschied einzureichen. Es hat den Anschein, als wolle die Regierung auf die Anleihebedingungen eingehen. Es melden sich jedoch gegnerische Stimmen im Lager der Regierungspartei. 17 Mitglieder der parlamentarischen Regierungsmehrheit haben öffentlich gegen den Anleiheplan Stellung genommen. Sie fordern ein Moratorium für die Reparationszahlungen. Damit wäre der Staat in der Lage, die Kosten seines Haushaltes ohne fremde Hilfe zu bestreiten.

Die Erbschaft des Krieges, die Diktatur des Geldes und unzulängliche Schlagkraft der Gewerkschaftsbewegung hemmen den Aufstieg der bulgarischen Eisenbahner.

## Die Russlandreise der skandinavischen Eisenbahnerdelegation.

Auf Einladung des Russischen Eisenbahnverbandes hat eine aus Führern der dänischen, norwegischen und schwedischen Verbände der Eisenbahner und des Lokomotivpersonals zusammengesetzte Delegation im Vorjahre eine 4-wöchige Russlandreise unternommen. Während ihres Aufenthaltes hat die Delegation, welche die Kollegen Alb. Forslund zum Vorsitzenden und N. J. Engström zum Sekretär wählte, Reiseindrücke und Material über die Lebensverhältnisse der russischen Eisenbahner gesammelt, die vor kurzem in einer ausführlichen Schrift veröffentlicht worden sind. Diese Schrift enthält reichhaltige Angaben über das Eisenbahnwesen der Sowjetunion, die Organisation des Personals, die Anstellung und Entlassung von Arbeitern, die Arbeits-, Ruhe- und Freizeit, Löhne, Akkordlöhne und Prämien, Ferien und Urlaubstage, Freifahrtscheine, Diäten, Altersrente etc. etc. Alles in allem ist der Bericht eine wertvolle Ergänzung der seitens der I.T.F. veröffentlichten Angaben über die Arbeitsbedingungen des russischen Eisenbahnpersonals.

Es ist natürlich nicht möglich, im „Mitteilungsblatt“ Auszüge aus dem Bericht zu bringen, weshalb wir uns darauf beschränken, die Schlussfolgerungen hier wiederzugeben:

„Für die Delegation sind natürlich die Voraussetzungen für eine richtige Beurteilung der Verhältnisse nicht gegeben. Allerdings ist das von der Delegation durchreiste Gebiet nach unseren Verhältnissen ein grosses, an russischen Entfernungen gemessen, jedoch nur ein kleines. Da keines der Delegationsmitglieder Russland früher, während des Zarenregimes oder zu Anfang der Revolution, besucht hat, fehlte uns ja auch die Möglichkeit, die Entwicklung der Dinge direkt feststellen zu können. Unsere Unkenntnis der russischen Sprache hat unsere Studien erschwert, da wir bei allen Gesprächen auf die Hilfe eines Dolmetschers angewiesen waren. Nichtsdestoweniger hat die Reise uns sehr genützt. Die Delegation hat keine Mühe gescheut, um sich in die Lage der russischen Arbeiter und besonders der Eisenbahner zu versetzen und von allem was ausserhalb dieses Gegenstandes als bedeutend anzusehen ist Kenntnis zu nehmen. Selbstverständlich haben wir dabei die Verhältnisse mit unseren eigenen verglichen, ohne aber jeweils aus dem Auge zu verlieren, dass Russland vor der Revolution sowohl in ökonomischer wie kultureller Hinsicht auf einer besonders niedrigen Stufe stand, oder zu vergessen, dass dieses Land infolge des Weltkrieges, der Revolution, des Bürgerkrieges und Missernten sich noch vor wenigen Jahren im denkbar tiefsten Elend befand, weshalb sein Aufstieg nicht in einigen Jahren vollzogen worden ist und vollzogen werden konnte.

Von mehreren Seiten hat man die Sache so hinstellen wollen, als ob das Sowjetregime versuche, Kulissen aufzustellen, um die ausländische Meinung über die wirkliche Lage des Landes hinwegzutäuschen. Allerdings ist dieser Behauptung oftmals widersprochen worden, aber dessenungeachtet taucht sie immer wieder mit derselben Bestimmtheit auf. Die Verteidiger dieser Ansicht machen einen dankbaren Gebrauch davon, auf die Gastfreundschaft, welche vonseiten der Sowjetleute Ausländern und ganz besonders Arbeiterdelegationen gegenüber erwiesen wird, hinzuweisen.

Es ist die feste Ueberzeugung der Delegation, dass diese Auffassung grundfalsch ist. Es stimmt, dass wir überall mit grosser Gastfreundschaft empfangen worden sind; wir haben aber gleichzeitig die freudige und herzliche Natur der Russen beobachten können.

Die Arbeit in der Sowjetunion kann aber an und für sich nicht zu dem Zwecke organisiert sein, Kulissen aufzurichten, ganz im Gegenteil. Die Einfahrtspforte in das Land, welche in solch einem Falle ausgeschmückt hätte sein müssen, um den ausländischen

Besuchern einen guten ersten und letzten Eindruck zu gewähren, die Grenzstationen und die Stadt Leningrad sind am wenigsten schmuckvoll von allem, was wir während unserer ganzen Reise zu sehen bekommen haben. Nachdem wir das blendend weisse Stationsgebäude auf der finnischen Seite verlassen hatten, begegnete uns auf der russischen Seite ein solches der einfachsten und ärmlichsten Art. Und in Leningrad hat man nicht einmal Arbeitskraft aufgewandt, um Häuser, die infolge des Bevölkerungsrückgangs überflüssig geworden und in Verfall geraten sind, von aussen zu reparieren. Sie stehen da, hässlich und schauderschaft für den westlichen Besucher, und das ganze Aussehen der Sowjetunion wirkt sich sehr proletarisch aus, keineswegs geputzt oder aufgeschmückt. In der Tat liegt dem ganzen Aufbauprogramm der Sowjetunion, das sehr langfristig ist, eine sehr ernste Basis zu Grunde. Man hat bald eingesehen, dass man im Anfang viel wichtigere Sachen zu tun hat als daran zu denken, Häuser aufzudonnern und Kulissen zu schaffen. Man hat angefangen, die Produktionswirtschaft auszubauen, Kraftwerke anzulegen und überhaupt die Mittel herzustellen, die notwendig sind um in Zukunft eine rationelle Produktion sowohl von guten Wohnungen als von anderen Gegenständen des täglichen Bedarfs zu ermöglichen.

Dass hierbei das Transport- und Verkehrswesen zuerst kam, ist richtig, da es eine der Lebensnerven des ökonomischen Lebens darstellt. Es ist allerdings wahr, dass man auf diesen wie auf anderen Gebieten noch weit hinter dem Niveau der Technik und den materiellen Hilfsmitteln Westeuropas steht. Aber die überall wahrnehmbaren Neuschaffungen berechtigen zu der Hoffnung, dass die Verhältnisse sich weiterhin sehr schnell bessern werden. Der Glauben, dass es mit vereinten Kräften und gemeinsamen Anstrengungen der gesamten Arbeiterklasse gelingen werde, eine gute sozialistische Gesellschaft aufzubauen, scheint nicht nur die Leitung zu erfüllen und zu begeistern, sondern auch die Arbeitermassen, wenigstens soweit wir mit ihnen beim Besuch von Fabriken und Versammlungen in Berührung kamen. Überall spürten wir den Willen, für die neue Ordnung zu arbeiten, sogar wo die ökonomischen Verhältnisse uns dazu nicht gerade Veranlassung zu geben schienen. Die fortwährende Verbesserung im Vergleich zu früheren Jahren schenkt dem Volke begreiflicher Weise Vertrauen und Zuversicht.

Ein sehr bedeutendes Glied in der Aufbauarbeit bildet natürlich die Bildungs- und Aufklärungsarbeit. Die Delegation hat den grosszügigen Versuchen zur kulturellen Hebung des russischen Volkes grosse Wichtigkeit beigemessen. Beim Besuche von Schulen, Hochschulen, Gewerbeschulen u. ä. gewannen wir immer wieder den Eindruck, dass die Bildungs- und Aufklärungsarbeit mit der grössten Intensität vor sich geht und dass sie sich eines ausserordentlich grossen Interesses seitens der Bevölkerung erfreut. Die berufliche Ausbildung wird besonders gepflegt und das Klubwesen, die Leninecken sowie die Studienkreise haben ohne Zweifel eine sehr grosse Aufgabe, vor allem in Anbetracht dessen, dass man in Russland öfters von Grund auf hat anfangen und über die elementärsten Probleme hat aufklären müssen. Die Verbreitung, welche die Zeitung des Russischen Eisenbahnverbandes innerhalb einiger Jahre bekommen hat, ist verblüffend. Der Kontakt der Zeitung mit den Lesern und ganz besonders mit den Eisenbahnern selbst durch die „Arbeiterkorrespondenten“, lässt unsomehr hoffen, dass die Entwicklung in der Richtung vermehrter Bildung und wachsender Demokratie gehen wird.“



## Der Argentinische Eisenbahner-Verband in den Jahren 1926 und 1927.

Die *Unión Ferroviaria* (Argentinischer Eisenbahner-Verband) hatte in den Jahren 1926 und 1927 bei ihrem Kampfe zur Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen für die nicht unter die Anstellungs-Bestimmungen fallenden Angestellten — diese Bestimmungen sind 1921 anerkannt und 1925 durch eine Vereinbarung zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Angestellten mit Hilfe der Regierung neugeregelt worden — prächtige Erfolge zu verzeichnen.

Die Anstellungs-Bestimmungen gelten für folgende Personalgruppen: Telegraphisten, Schaffner, Rangierer und Vorarbeiter, Fahrkarten-Kontrollleure, Kanzlisten, Stellwerkswärter und Schlafwagenbedienstete. Die nicht unter die Anstellungs-Bedingungen fallenden Angestellten, nämlich der Rest der Bediensteten im Verkehrs-, Werkstätten-, Güterschuppen-, Magazin-, Bahn- und Gebäude-Unterhaltungs- und im Verwaltungsdienst hatten vielfach Löhne unter 100 Pesos (ein Peso = ca. M. 1.75) monatlich, und oft nur wenig über 50 Pesos — eine Tatsache, die sehr gut auf ihre Lage schliessen lässt. Sie waren auch vollständig in der Gewalt ihrer Vorgesetzten soweit es sich um Beförderungen, Versetzungen, Lohnkürzungen, Dienstenthebungen, Entlassungen, Wiedereinstellungen etc. handelte, kurz: die Willkür war an der Tagesordnung.

Sofort nach ihrer Gründung im Oktober 1922 hat die *Unión Ferroviaria* die seit 1921, d. i. bis zum Inkrafttreten der besagten Anstellungs-Bestimmungen, von der früheren Organisation entfaltete Tätigkeit aufgenommen und fortgesetzt. Zunächst wandte sie sich mit höflichen Vorstellungen an die Gesellschaften und die Regierung, schliesslich zeigte sich aber, dass keine Hoffnung bestand, die Forderungen der Bediensteten — es ist öffentlich nachgewiesen worden, wie sehr diese gerechtfertigt waren — auf dem Wege der Verständigung zu befriedigen und dass die Macht des Verbandes angewandt werden müsste, um den Widerstand der Unternehmer zu brechen.

Dies geschah eingangs 1926, als fast gleichzeitig bei zwei Eisenbahnen, der Breitspurbahn der Mittel-Argentinischen Eisenbahngesellschaft und der Schmalspurbahn der Allgemeinen Eisenbahngesellschaft der Provinz Buenos-Aires, die „Passive Resistenz“ erklärt wurde. Die Bewegung hatte kaum begonnen, als sich zeigte, dass das Personal die Parole der Organisation mit bewundernswerter Disziplin befolgt hatte und nur wenige Stunden liessen die Gesellschaften verstreichen, um dann Ihrer Absicht zur Bewilligung der Forderungen Ausdruck zu geben. Für jedes Unternehmen wurde denn auch ein allgemeiner Kollektiv-Vertrag abgeschlossen.

Als Folge der „Passiven Resistenz“ oder durch freiwillige Zugeständnisse wurden auch dem Personal bei den anderen Eisenbahnen nacheinander allgemeine Kollektiv-Verträge gesichert, kraft welcher Verhandlungen zwecks Regelung der Löhne und Arbeitsbedingungen der einzelnen Personalgruppen eingeleitet wurden.

Die Verhältnisse bei den vier Hauptbahnen, der Süd-, Mittel-Argentinischen, Pazifischen und West-Bahn, sind wegen der grossen Aehnlichkeit dieser Unternehmen ziemlich dieselben. Bei den übrigen — Normal- und Schmalspurbahnen — ist die Schaffung einheitlicher Verhältnisse unmöglich und da dort auch ganz verschiedene Umstände herrschen, sind die Bedingungen, unter welchen das Personal arbeitet, ebenfalls unterschiedlich. Es war deshalb notwendig, für jede dieser Eisenbahnen — selbstredend innerhalb gewisser Grenzen — besondere Vereinbarungen zu schaffen, die sich den Arbeitsmethoden und besonderen Verhältnissen bei jedem einzelnen dieser Unternehmen anpassten. Bis Ende des Jahres war auch dieses Ziel erreicht; es lagen damals besondere Vereinbarungen vor für die Eisenbahn Mittel-Córdoba, die Eisenbahngesellschaften Provinz Santa Fé und Midland (Schmalspur), für die Haupteisenbahn Buenos-Aires (Normalspur) und die Rosario und Puerto Belgrano Eisenbahn (Breitspur).

Unter diese Vereinbarungen fallen die Bediensteten in Werkstätten, Lokomotivschuppen, das Personen- und Güterwagenpersonal, Gepäckträger, Schrankenwärter, Hilfsrangierer, das zur Ausführung elektrotechnischer Arbeiten verwendete Personal, Bedienstete in Druckereien, Wäger, Aufseher und Meister an Drehscheiben, Pumpen, Windmühlen, Gaswerken und in verschiedenen anderen Betrieben. Zu den Verbesserungen gehören: Festsetzung von Löhnen über 100 Pesos monatlich, jährlicher Erholungsurlaub, Fortzahlung des Lohnes bei Erwerbsunfähigkeit infolge Krankheit oder Unfall; Freifahrt- und ermässigte Fahrtscheine für die eigene und die anderen Eisenbahnen des Landes, Regelung der Beförderungen, Dienstenthebungen und Entlassungen entsprechend dem Dienstalter etc.

Sämtliche Eisenbahn-Gesellschaften haben nun die *Unión Ferroviaria* als Vertreterin aller Personalgruppen anerkannt. Das Lokomotivpersonal gehört der *Fraternidad* an, die mit der *Unión Ferroviaria* die *Confraternidad Ferroviaria* (Bruderschaft der Eisenbahner, ein Föderation der beiden Verbände) bildet, welche der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen ist. Der Mitgliederbestand der *Unión Ferroviaria* beträgt ca. 80 000 Köpfe, d. s. 80 % der für die Mitgliedschaft in Frage kommenden Bediensteten.

Die Staatseisenbahnen haben gemäss einem während der Verhandlungen gemachten Versprechen des Ministers für öffentliche Arbeiten die bei den privaten Gesellschaften durchgesetzten Verbesserungen auch in ihrem Betriebe eingeführt.

Es ist noch nicht gelungen, viel praktisches für das Verwaltungspersonal und die bei der Unterhaltung von Strecken und Bauwerken beschäftigten Rottenarbeiter zu erlangen. Die Organisation konnte indessen von den Gesellschaften die Zusage erhalten, dass sie die Lage der ersteren zwecks Verbesserung in Erwägung ziehen würden; um die Einlösung desselben Versprechens bezüglich der letzteren zu sichern, sind seit einiger Zeit ebenfalls die nötigen Schritte unternommen worden. Auf die von den Gesellschaften erhobenen Einwände ist eine Erwiderung eingereicht worden und es steht nunmehr zu erwarten, dass alsbald Verhandlungen auf einer gesunden Grundlage eingeleitet werden.

Der Verband hält die gewährten Lohnerböhrungen für unzureichend; doch ist wenigstens eine grosse Anzahl Fälle, in denen ein ungerechtfertigter Unterschied gemacht wurde zwischen Bediensteten, welche ein- und dieselbe Arbeit verrichteten, aus der Welt geschafft worden; ferner erfuhr die Zahl der Klassen eine Einschränkung auf drei, der höchste bezahlte Lohnsatz ist den neuen Sätzen zugrundegelegt worden und das Beförderungswesen ist so geregelt, dass eine freitwerdende Stelle durch einen Bediensteten der nächstniederen Klasse besetzt wird. Die unterzeichneten Abkommen haben den Vorteil, dass sie ein festes Vertragsverhältnis zwischen dem Verband und den Unternehmen geschaffen haben und dass jeder Arbeiter auf deren Durchführung bedacht ist, die nur durch den Verband gesichert werden kann.

## Was das Publikum nicht lesen soll!

Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands hat in Verbindung mit der Mitgliederwerbung eine Reihe farbig ausgeführter Plakate herausgegeben, womit die Eisenbahnbediensteten auf die Notwendigkeit und den Wert der beruflichen Vereinigung hingewiesen werden. Der Verband hat nun um Genehmigung zum Aufhängen der Plakate in den Wartesälen der Bahnhöfe nachgesucht, die ihm bis auf eines, das wir nachstehend abbilden, auch erteilt wurde.



## Der Notizkalender 1928 des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands.

Wohl selten ist im Rahmen eines kleinen Taschenkalenders soviel Material bearbeitet worden wie in dem diesjährigen Kalender des Einheitsverbandes der deutschen Eisenbahner.

Neben einer Reihe von Adressenverzeichnissen, einiger Dienstvorschriften, Statistiken über Personal- und Lohnverhältnisse, gibt der Kalender eine Menge Werbematerial. Dem Propagandisten liefert er die unentbehrlichen Angaben über die Bewegung im Lande, über den Internationalen Gewerkschaftsbund und die I.T.F.; der Funktionär bekommt klare Auskunft über die materielle und moralische Lage seines Verbandes und der gegnerischen Organisationen in seinem Bezirk. Ferner sind in dem Büchlein die markantesten Vorfälle im Kampfe um den Achtstundentag aufgezeichnet.

In der Praxis des deutschen Gewerkschaftslebens spielt des Rechtswesen eine grosse Rolle. Auch in dieser Beziehung wirkt der Kalender aufklärend, indem er den genauen Rechtsweg vorzeichnet, der bei jedem, selbst dem einfachsten Rechtsstreit vor dem Arbeitsgericht einzuschlagen ist und die dabei zu erfüllenden Formalitäten angibt.

Als Hilfsmittel bei der täglichen Agitation und Mitgliederwerbung erfüllt der Kalender vollauf seinen Zweck.

## Verhältnisse im Kraftverkehr und Kraftfahrberuf verschiedener Länder.

### AUSTRALIEN.

(Fortsetzung).

#### III. Sicherheit und Haftpflicht.

##### 1. Gesetze, Verkehrs- und Ausrüstungsvorschriften.

###### a.) Geschwindigkeitsgrenze:

Kapitel 17, 2 des „Highways and Vehicles Act 1924“ (Landstrassen- und Fahrzeug-Gesetz) des Staates Victoria, das eine Ergänzung des Gesetzes für Kraftfahrzeuge vom Jahre 1915 darstellt, enthält Bestimmungen über die Höchstgeschwindigkeit, jedoch nur für Kraftfahrzeuge, welche in der Güter- und Personenbeförderung zu gewerblichen Zwecken Verwendung finden.

Danach betragen die in Betracht kommenden Geschwindigkeitsgrenzen bei ausschliesslicher Luftbereifung:

- für Kraftwagen, deren Gewicht mit oder ohne Ladung 3 Tonnen nicht übersteigt 25 Meilen \*) in der Stunde.
- „ Kraftwagen mit einem Gewicht von mehr als 3 Tonnen 15 Meilen in der Stunde.
- „ Kraftwagen mit einem oder mehr Radreifen, die keine Luftreifen sind, bei einem Gewicht von bis zu 3 und über 3 Tonnen 15 bzw. 12 Meilen in der Stunde.
- „ Kraftwagen zur Personenbeförderung, bei einem Gewicht bis zu 3 Tonnen, mit Luftbereifung 30 Meilen in der Stunde.
- „ Kraftwagen zur Personenbeförderung, im Gewichte von über 3 Tonnen, mit Luftbereifung 25 Meilen in der Stunde.
- „ Kraftwagen zur Personenbeförderung mit einem oder mehr Radreifen, die keine Luftreifen sind, bei einem Gewichte von bis zu 3 und über 3 Tonnen 25 bzw. 20 Meilen in der Stunde.

\*) 1 Meile = 1609 m.

Die verschiedenen Grosstädte, sowie sonstige Gemeinden innerhalb der australischen Staaten, haben in Anlehnung an die erwähnten Gesetze und ein Polizeigesetz (Police Offences Act) für die ihnen unterstellten Gemeindebezirke Verkehrsordnungen herausgegeben, um eine Anpassung des Kraftwagenverkehrs an die besonderen örtlichen Verhältnisse zu sichern.

Die gewöhnlichen Kraftwagen, d.h. solche, die nicht im gewerblichen Waren- oder Personentransport Verwendung finden, unterliegen hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeit nur der einen Bestimmung, dass es verboten ist, in einer das Publikum gefährdenden Weise zu fahren. Im übrigen gelten auch für sie die gewöhnlichen Vorschriften.

###### b.) Fahrtrichtung:

Im Verkehr wird stets links gehalten.

###### c.) Beleuchtung:

Im Gesetz für Kraftfahrzeuge aus dem Jahre 1915 ist folgendes bestimmt:

„An jedem zum Verkehr zugelassenen Kraftwagen muss auf der rechten oder Vorderseite eine Lampe angebracht sein, welche ein helles, weisses, auf eine ziemliche Entfernung, mindestens aber auf eine Strecke von 200 Yards (1 Yard = 91½ cm.) der Fahrtrichtung sichtbares Licht ausstrahlt, sowie eine Lampe auf der Rückseite mit rotem Licht, das in der entgegengesetzten Richtung auf dieselbe Entfernung sichtbar sein muss.

###### Ausschaltung blendender Lichter.

Die Vorderlampe oder Lampen jedes Kraftfahrzeuges oder Kraffrades müssen so angebracht oder mit Linsen, Gläsern oder sonstigen Vorrichtungen ausgestattet sein, dass keine Aus- oder Zurückstrahlung eines gefährlichen, blendenden Lichtglanzes erfolgt, der herannahende Fussgänger, Radfahrer, Motorradfahrer, Kraftwagen- oder Lastkraftwagenführer oder Lenker sonstiger Fahrzeuge in Verwirrung bringen könnte.

Es wird als übereinstimmend mit den Vorschriften dieses Gesetzes betrachtet, wenn das Abblenden solcher Lampen durch Verdeckung der oberen Linsenhälfte oder durch Verwendung einer anderen, vom Hauptkommissar der Polizei genehmigten Vorrichtung geschieht, vorausgesetzt jedoch, dass durch eine derartige Vorrichtung die obersten Strahlen des reflektierten Hauptstrahlenbündels nicht höher als 4 Fuss — von der Strassenoberfläche gerechnet — an einer 100 Fuss von der Lampe entfernten Stelle zu liegen kommen.

###### Das rückwärtige Licht.

Jedes zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeug oder Kraffrad muss auf der Rückseite mit einer unbeweglichen, helles Licht ausstrahlenden Lampe ausgestattet sein und zwar so, dass dieses das Kennzeichen des Wagens oder Kraffrades bei Nacht auf eine angemessene Entfernung deutlich erkennbar macht. Die Lampe muss so angebracht sein, dass sie niemandem, sei es bei Tag oder bei Nacht, die Feststellung der Kennzeichenummer erschwert. Die Lampen eines Kraffrades müssen so angebracht und beschaffen sein, dass die Kennzeichenschilder bei Nacht leicht erkennbar sind.

Bei elektrischer Leuchtvorrichtung muss der Umschalter so angebracht sein, dass das Licht nicht ausgeschaltet werden kann, ohne dass das Fahrzeug zum Stehen kommt.

Kraftwagen und Kraffräder müssen bei der Fahrt oder beim Stillstehen auf Gassen, Wegen, Strassen, öffentlichen Plätzen und Landstrassen zwischen der Zeit von einer halben Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang in der vorgeschriebenen Weise beleuchtet werden.

# Die Arbeits-, Ruhe- und Schichtzeiten in den verschiedenen Ländern.

## FRANKREICH.

Behördliche Vorschriften der Vorkriegszeit erfassten, soweit sie eine Einschränkung der Arbeitszeit im Eisenbahnbetrieb bezweckten, nur bestimmte Personalgruppen. Für die meisten Gruppen bestanden keine diesbezüglichen Vorschriften.

In einem ministeriellen Rundschreiben von 1892 wurden die Gesellschaften ersucht, für die Lokomotivführer und -Heizer Dienstpläne aufzustellen, die eine 12 stündige Arbeitszeit mit 10-stündiger Pause zwischen zwei Schichten vorsehen. Zwei Ministerialerlasse vom November 1899 und Oktober 1901 befassen sich mit der Arbeitszeit des Personals, dessen Dienst mit der Sicherheit zusammenhängt.

Der Versuch der Abgeordneten Bertheaux, Rabier und Jaurès, den gesetzlosen Zustand auf dem Gebiete der Arbeitszeit im Eisenbahnwesen zu beseitigen, scheiterte infolge der Ablehnung ihres Gesetzantrages im Jahre 1897. Das Gesetz über den wöchentlichen Arbeitsruhetag fand auf die Eisenbahner keine Anwendung. Nach einer heftigen, jedoch ergebnislosen Debatte im Hohen Arbeitsrat (1904), mussten die Eisenbahngesellschaften auf Drängen der Gewerkschaft den Eisenbahnern 52 dienstfreie Tage im Jahre zugestehen. Ferner wurde im Mai 1914 ein Ministerialerlass erzwungen, doch ehe er durchgeführt war, kam es zum Kriegsausbruch und dadurch zu einer Hemmung dieser günstigen Entwicklung.

Das Kriegsende brachte den gesetzlichen Achtstundentag.

Nach der parlamentarischen Tradition Frankreichs drücken solche Gesetze nur einen Grundsatz aus und beauftragen die Regierung mit der Durchführung dieses Grundsatzes. Diese Durchführung kann auf dreifache Weise erfolgen:

- Vorläufig:* a) durch eine besondere Amtshandlung eines Ministers (Erlass);  
 b) durch eine Amtshandlung des Staatspräsidenten, von einem Minister mitunterzeichnet (Dekret);  
*Endgültig:* c) durch ein „öffentliches Verwaltungsreglement“. Dasselbe wird von einem Minister unter Mitwirkung und Begutachtung des Staatsrates abgefasst, und vom Staatspräsidenten und dem zuständigen Minister unterzeichnet.

Das französische Achtstundentagsgesetz vom 23. April 1919 stellte für die verschiedenen Wirtschaftszweige keine Frist zur Veröffentlichung der Verwaltungsreglements.

Die damalige gewerkschaftliche Macht der Eisenbahner reichte indessen aus, den Achtstundentag im Eisenbahnbetrieb vor dem Erlass der Ausführungsbestimmungen durchzusetzen.

Am 6. Mai 1919 trat eine gemischte Kommission (13 Personal- und 13 Verwaltungsvertreter, und 3 Regierungsbeamte) zusammen, um einen Entwurf über die Ausführungsbestimmungen auszuarbeiten. Nach sechs Monaten unterbreitete sie der Regierung „43 Schlussfolgerungen“. Die Sprachrohre der Eisenbahnmagnaten verhehlten nicht, dass die Vertreter des Eisenbahnverbandes die Eisenbahngesellschaften auf der ganzen Linie geschlagen hatten. Einen Erfolg hatten die Gesellschaften dennoch: die „43 Schlussfolgerungen“ wurden nicht zum „öffentlichen Verwaltungsreglement“ erhoben. Drei Erlasse vom 8. November 1919 enthielten die Ausführungsbestimmungen zum Arbeitszeitgesetz vom 23. April 1919 für a) die Lokomotivführer und -Heizer, b) das Zugbegleitpersonal, c) das übrige Personal. Die beiden Erlasse für Lokomotiv- und Zugpersonal sind heute noch in Kraft. Weniger um die Eisenbahner zu beschwichtigen als um die provisorischen Ausführungsbestimmungen durch endgültige zu ersetzen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten im Juni 1927 den Gewerkschaften den Entwurf eines Verwaltungsreglements für die Festsetzung der Arbeitszeit des Fahrpersonals unterbreitet. Die Organisationen haben gegen verschiedene Bestimmungen des Entwurfs Stellung genommen. Eine Entscheidung ist noch nicht gefallen.

Anders steht es mit den Vorschriften für das Personal an festem Arbeitsort. Die Eisenbahngesellschaften mobilisierten alle ihnen zu Gebote stehenden Zeitungen, Handelskammern, Parlamentarier und Minister. Sie führten ihre Kampagne nicht ohne Erfolg und inzwischen wurde auch die gewerkschaftliche Macht gebrochen.

Am 14. September 1922 stiess der damalige Minister Le Trocquer den Erlass seines Vorgängers von 1919 um und ersetzte ihn durch ein Dekret, welches die Arbeitszeitbedingungen sehr verschlechterte. Alle Anfechtungen dieses Dekrets blieben ergebnislos.

Durch die Maiwahlen 1924 machte die Regierung eine Schwenkung nach links. Trotz des heftigsten Widerstandes der Eisenbahngesellschaften fiel das Dekret Le Trocquer um; an seine Stelle trat ein Verwaltungsreglement vom 16. Januar 1925. Das Reglement ist eine Verbesserung, aber keine vollständige Rückkehr zum Regime der „43 Schlussfolgerungen“. Die Eisenbahner appellierten beim Staatsrat erfolglos gegen das Dekret vom 14. September 1922, und eine Berufung der Eisenbahngesellschaften gegen das Reglement vom 16. Januar 1925 ist ebenfalls abgewiesen worden. Die Entscheidung des Staatsrats spricht jedoch dem Minister das Recht ab, bei Streitfällen zwischen Eisenbahngesellschaften und Personal über die Arbeitszeit zu entscheiden.

Der Personalbestand der französischen Hauptnetze betrug Ende 1926:

Büros der Zentralverwaltungen . . . . .	17 280
Büros der Bezirksverwaltungen . . . . .	22 125
Bahnunterhaltung und Bahnbewachung . . . . .	89 196
Bahnhofsdiens. . . . .	172 194
Zugbegleitung . . . . .	41 966
Lokomotivdienst (unter Ausschluss des Werkstattdienstes). . . . .	49 508
Linien und Nebenwerkstätten . . . . .	61 928
Hauptwerkstätten . . . . .	41 617
Kraftwerke, Druckereien und sonstige Nebenbetriebe . . . . .	10 824

Zusammen. . . . . 506 638

# ARBEITSZEITEN.

Pro Tag, innerhalb d

Im Durchschnitt:  
höchstens **8**

Höchstens:  
(im Ausgleich) **10**

## PERSONAL AN FESTEM ARBEITSORT.

Die Arbeitszeit beträgt durchschnittlich 8 Stunden am Tage, 2384 Stunden im Jahre. <sup>1)</sup>

Im allgemeinen wird der Durchschnitt über einen zehntägigen oder kürzeren Zeitraum errechnet. Der Berechnungszeitraum kann bei starkem Andrang in einer Verkehrssaison, ausnahmsweise bis zu 45 Tagen ausgedehnt werden. Hiervon ist die Gewerbeinspektion in Kenntnis zu setzen. Beim Bahnunterhaltungsdienst und Unterhaltungsdienst der Sicherheitsanlagen beträgt der Berechnungszeitraum 90 Tage.

In jeden Berechnungszeitraum dürfen nur soviel Mal 8 Stunden fallen, als Arbeitstage in diesem Zeitraum enthalten sind.

*Ausnahme.* Beim Unterhaltungsdienst der Bahn- und Sicherheitsanlagen können regelmässige Mehrleistungen während eines Berechnungszeitraumes durch entsprechende regelmässige Minderleistungen in einem anderen Berechnungszeitraum ausgeglichen werden. In einem Jahre dürfen während einer einzigen zusammenhängenden Periode von höchstens drei Monaten, regelmässige Mehrleistungen von höchstens 1 Stunde pro Arbeitstag gefordert werden.

### TÄGLICHE ARBEITSZEIT.

Durchschnittlich 8 Std. —	} in den Werkstätten, sowie im
Höchstens 10 " —	
Durchschnittlich 8 Std. —	} in der Bahnunterhaltung.
Höchstens 9 " —	
" 9 " —	für die Bediensteten, die mit
	der Versorgung der Beleuch-
	tungs- und Heizungsanlagen
	betrault sind.
" 10 " —	für das Aufsichtspersonal.

Für die beiden letzteren Kategorien ist die Ueberschreitung der 8-stündigen Arbeitszeit tunlichst zu vermeiden.

### TÄGLICHE SCHICHTZEIT.

In der Regel: — Höchstens 12 Stunden.

*Ausnahme:*

Höchstens 13 Std.	in Stationen, wo die Arbeit mit der
	Durchfahrt der Züge unmittelbar
	zusammenhängt.
" 14 "	in Stationen, wo bei Einhaltung der
	13-stündigen Grenze der Zugverkehr
	einen weiteren Bediensteten erforder-
	lich macht.
" 15 "	für die Stationsbediensteten, die freie
	Wohnung in unmittelbarer Nähe der
	Arbeitsstelle haben.
" 13 "	im Unterhaltungsdienst der Bahn-
	und Sicherheitsanlagen.

**ANWESENHEITSDAUER.** — Wo es in der Natur des Dienstes liegt, dass die Arbeitszeit nicht genau von den Unterbrechungen unterschieden werden kann, gilt die Anwesenheitsdauer als höchstzulässige Arbeitszeit. Sie beträgt:

Höchstens 12 Stunden —	für Boten, Wächter und Maschinenwärter der Kraftwerke, sofern diese an der Arbeitsstelle
	in einem Dienstgebäude wohnen.
" 15 " —	für Schrankenwärter, sofern diese ihren Posten während der Unterbrechungen verlassen können.

Für die Bediensteten, deren Arbeit vom Zugverkehr oder von der Inanspruchnahme durch das Publikum abhängt, kann die 8-stündige Arbeitszeit um dreiviertel der Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen bis zur Höchstgrenze von 12 Stunden Anwesenheitsdauer verlängert werden.

### PAUSEN.

Die Arbeitsschichten sollen durch höchstens zwei Pausen unterbrochen werden. Ausnahmsweise können es drei sein.

Davon soll eine Pause mindestens  $1\frac{1}{2}$  Stunden, die übrige (oder die zwei übrigen) mindestens 1 Stunde dauern.

Bei der Unterhaltung der Bahn- und Signalanlagen kann die Dauer aller Pausen auf je 1 Stunde festgesetzt werden.

### RUHETAGE.

Zwischen zwei Ruhetagen dürfen planmässig nicht mehr als 10, ausnahmsweise nicht mehr als 14 Dienstschichten geleistet werden.

Ein Ruhetag beträgt 24 Stunden zuzüglich der Dauer einer gewöhnlichen Tagesruhe.

Im gedrittelten Arbeitstag muss ein Ruhetag von 56 Stunden auf 2 Ruhetage von je 32 Stunden folgen.

Höchstens ein Drittel der Ruhetage darf mit halben Tagen gegeben werden.

### NACHTDIENST.

Als Nachtdienst gilt jeder Dienst, welcher die Zeit von 1—3 Uhr nachts ganz umfasst. Der Nachtdienst ist auf die beteiligten Bediensteten gleichmässig zu verteilen.

Mehr als acht Nachtschichten dürfen nicht hintereinander angesetzt werden.

### MEHRLEISTUNGEN.

Die Bediensteten sind verpflichtet, auf Aufforderung der Verwaltung 75 Ueberstunden jährlich zu leisten. Die Verwaltung muss die Gewerbeinspektion von ihrer Absicht, Ueberstunden zu fordern, in Kenntnis setzen und die Dringlichkeit der Massnahme nachweisen.

Auf Antrag können weitere 100 Stunden durch den Minister der öffentlichen Arbeiten bewilligt werden.

Ueberstunden werden bezahlt.

<sup>1)</sup> 365 Tage — (52 Sonntage und 15 Urlaubstage) × 8 Std. = 2384 Std. Die frühere Regelung forderte — trotz 15-tägigen Urlaubs — (365 Tage — 52 Sonntage) × 8 = 2504 Std., wodurch der 8-stündige Durchschnitt überschritten wurde.



DIENSTSCHICHTEN.RUHESCHICHTEN.

Berechnungszeitraumes:

Im Durchschnitt:  
höchstens **10**Höchstens:  
(im Ausgleich) **12**Im Durchschnitt:  
mindestens **14**Mindestens:  
(im Ausgleich) **12**DIENSTPLÄNE.

Die Dienstpläne müssen die Verteilung der Dienststunden auf den Arbeitstag angeben. Wenn die 8-stündige Arbeitszeit über- oder unterschritten wird, muss der Dienstplan eine Uebersicht über den Berechnungszeitraum geben.

Abschrift des Dienstplanes ist der Gewerbeinspektion zuzustellen.

EINHOLEN VERSÄUMTER ZEIT.

Wenn die Arbeit durch zufällige Ursachen oder höhere Gewalt (Betriebsunterbrechungen infolge grösserer Maschinendefekte, Brand, Ueberschwenmungen, Blitz- oder Sturmschaden) unterbrochen wurde, kann die Zeitversäumnis durch Verlängerung des Arbeitstages ausgeglichen werden.

Dabei darf die tägliche Arbeitszeit 10 Stunden nicht überschreiten.

Zur Ausgleichung von Arbeitsversäumnis kann die Arbeitszeit verlängert werden, während höchstens

15 Tagen für eine Unterbrechung von einem Tag;  
60 " " " " " " einer Woche.

Für Unterbrechungen von mehr als einer Woche kann die Verlängerung 60 Tage überschreiten, vorbehaltlich schriftlicher Genehmigung der Gewerbeinspektion. Diese muss vor Erteilung der Genehmigung mit den Personaldelegierten in Verbindung treten.

LOKOMOTIV- UND ZUGPERSONAL.

Der Berechnungszeitraum liegt zwischen der letzten Mitternacht eines Ruhetages und der ersten Mitternacht des folgenden Ruhetages.

Die **ARBEITSZEIT**  
beträgt: 8 Stunden pro Tag des Berechnungszeitraumes;  
höchstens 9 " am einzelnen Tage;  
bis zu 10 " können ausnahmsweise im Dienstplan eingesetzt werden.

Im letzteren Falle muss die Begründung zur Kenntnis des Personals gebracht werden.

Schichten mit mehr als 9 Stunden Arbeitszeit dürfen im Berechnungszeitraum höchstens zwei, und im Monat höchstens sechs Mal angesetzt werden.

*Begriff des Dienstes.*

Wenn die Unterbrechung des Dienstes zwischen einer Zugankunft und einer Zugabfahrt  $1\frac{1}{2}$  Stunde nicht übersteigt, wird sie in die Arbeitszeit eingerechnet. Alle vom Personal geforderten Verrichtungen, einschliesslich der Maschinenbewachung durch Lokomotivbedienstete, werden in die Arbeitszeit eingerechnet. Die für den Vorbereitungs- und Abschlussdienst erforderliche Zeit ist bei jedem Zuge besonders in den Dienstplan einzusetzen.

Die **SCHICHTZEIT**  
beträgt für

*Lokomotivpersonal:*

höchstens 10 Std. pro Tag des Berechnungszeitraumes;  
" 12 " am einzelnen Tage.

Bis zu 14 Std. dürfen ausnahmsweise in den Dienstplan eingesetzt werden, jedoch nicht mehr als zwei Mal in einem Berechnungszeitraum.

*Zugpersonal:*

höchstens 10 Std. pro Tag des Berechnungszeitraumes;  
" 12 " am einzelnen Tage.

DIENSTBEREITSCHAFT.LOKOMOTIVPERSONAL.

Dienstbereitschaft am Arbeitsort wird mit  $\frac{1}{8}$  auf die Arbeitszeit angerechnet, Dienstbereitschaft zu Hause mit  $\frac{1}{4}$ . In einem Berechnungszeitraum dürfen höchstens 24 Stunden, am einzelnen Tage höchstens 14 Stunden Bereitschaft in den Dienstplan eingesetzt werden.

Die Schichtzeit der Arbeitstage mit Dienstbereitschaft darf 18 Stunden nicht überschreiten. Die Unterbrechung der Bereitschaft durch eine Fahrdienstleistung wird mit mindestens drei Stunden auf die Arbeitszeit angerechnet. Wird die Dienstleistung innerhalb der letzten fünf Stunden der Bereitschaft gefordert, dann gilt die gesamte Restzeit der Bereitschaft als wirklicher Dienst.

ZUGPERSONAL.

Dienstbereitschaft wird ganz als Arbeitszeit angerechnet. Wird die Bereitschaft durch eine Fahrdienstleistung abgebrochen, so werden die ersten drei Stunden nur mit  $\frac{1}{8}$  in die Arbeitszeit eingerechnet.

Dienstbereitschaft zu Hause wird mit  $\frac{1}{4}$  auf die Arbeitszeit angerechnet.

## RUHEZEITEN.

Die Ruhezeit beträgt mindestens 14 Stunden im Heimatsort;  
9 Stunden ausserhalb des Heimatsortes.

Sie kann auf 8 Stunden ausserhalb des Heimatsortes herabgesetzt werden, wenn der Dienst zum Heimatsort zurückführt.

Normalerweise soll auf eine Ruhezeit ausserhalb des Heimatsortes eine Ruhezeit im Heimatsort folgen.

### LOKOMOTIVPERSONAL.

Zwei aufeinanderfolgende Ruhezeiten dürfen nur ein Mal im Berechnungszeitraum ausserhalb der Heimat gewährt werden.

Die Ruhezeit in der Heimat kann ausnahmsweise verkürzt werden um höchstens 1 Stunde, zwei Mal im Berechnungszeitraum, oder um höchstens 2 Stunden, ein Mal im Berechnungszeitraum.

Auf eine 9-stündige Arbeitsschicht soll eine Ruhezeit von nicht weniger als 13 Stunden folgen.

### ZUGPERSONAL.

Ein Mal im Berechnungszeitraum kann die Ruhezeit in der Heimat um eine Stunde verkürzt werden.

## RUHETAGE.

38 Stunden Mindestdauer. — 1 Ruhetag für je 6 Arbeitstage.

Der Ruhetag muss zwei dienstfreie Nächte von 22—6 Uhr umfassen.

Der Ruhetag ist zu gewähren: normalerweise nach 6 Arbeitstagen  
spätestens " 9 "  
ausnahmsweise " 10 "

Im letzten Falle muss der folgende Ruhetag nach spätestens 8 Arbeitstagen gewährt werden.

In jeden Monat müssen 4 Ruhetage fallen. Ein Mal im Monat können zwei Ruhetage zusammen gewährt werden. In diesem Falle beträgt die Dauer dieses Doppelruhetages mindestens 62 Stunden.

### LOKOMOTIVPERSONAL.

Im gedrittelten Arbeitstag sind Dienstschichten und Ruhetage auf 24 Tage folgendermassen zu verteilen:

8 Frühschichten mit nachfolgenden 32 Stunden Ruhe;	
8 Nachtschichten " " 56 " " )	Alle zwei Monate ist einer dieser beiden
5 Spätschichten " " 52 " " )	Ruhetage um 24 Stunden zu verlängern.

Im Zweischichtendienst gilt als Ruhetag: die gewöhnliche Tagesruhe plus 24 Stunden. Dienstschichten und Ruhetage sind auf 16 Tage folgendermassen zu verteilen:

8 Schichten A mit nachfolgendem Ruhetag
6 " B " " "

Ein Mal alle zwei Monate ist der längste Ruhetag um 24 Stunden zu verlängern.

## PAUSEN.

Dienstschichten von mehr als 8 Stunden sind durch eine Pause von 30 Minuten zu unterbrechen spätestens nach den ersten sechs Dienststunden.

## DIENSTPLÄNE.

Eine Abschrift der Dienstpläne und der eintretenden Veränderungen sind der Gewerbeinspektion zuzustellen.

### ALLE ÜBERSCHREITUNGEN DER PLANMÄSSIGEN DIENSTZEIT

sind der Gewerbeinspektion zu melden unter Angabe der Dauer und der Ursache.

Die Gewerbeinspektion prüft, ob es sich um zufällige oder beständige Ursachen handelt. In letzterem Falle schreibt sie der Eisenbahngesellschaft Abhilfemassnahmen vor, deren Ausführung kontrolliert wird.

## FERIEN.

Alle Bediensteten geniessen jährlich einen bezahlten Erholungsurlaub von 15 Tagen. Bezüglich der Dauer des Urlaubs weisen die Bestimmungen der Gesellschaften von Netz zu Netz einige Unterschiede auf. Den Wünschen des Personals wird, soweit es der Dienst gestattet, Rechnung getragen.

Wenn der Dienst die Gewährung des Urlaubs unmöglich machen sollte, kann ein solcher auch noch im ersten Quartal des folgenden Jahres genommen werden.

Der Dienststellenvorsteher kann besondere Dienstbefreiungen mit Lohn bis zu 5 Tagen, sowie Dienstbefreiungen ohne Lohn gewähren. In einem Jahre dürfen nicht mehr als dreissig Tage Urlaub mit und ohne Lohn bewilligt werden.

Für die Teilnahme an gewerkschaftlichen Tagungen werden grundsätzlich besondere Dienstbefreiungen bewilligt. Die Bestimmungen sind jedoch von Netz zu Netz verschieden.



## Arbeitsbedingungen der kanadischen Hafenarbeiter.

Ende November v. Js. sind zwischen den Ortsgruppen Halifax (Nova Scotia) und St. John (New Brunswick) des Nordamerikanischen Verbandes der Hafenarbeiter und den lokalen Hafenbetriebsunternehmern Kollektiv-Abkommen geschlossen worden, die bis Ende November 1928 Geltung haben. Falls diese Verträge nicht 30 Tage vor Ablauf von einer der Parteien gekündigt werden, haben sie jeweils ein weiteres Jahr Gültigkeit.

Die Hafenarbeiter von Halifax erhalten einen Stundenlohn von \$ 0.79 für Tag- und von \$ 0.80 für Nacharbeit, nebst einem Zuschlag von \$ 0.10 pro Stunde bei Handhabung voller Zementladungen, Getreide-Bulkadungen oder voller Ladungen Schlacke oder Düngemittel und ferner, wenn ein Schiff in einem Raume mehr als hundert Tonnen mit sich führt. Für Arbeit auf Schiffen mit brennender Ladung oder Luken, die unter Einwirkung von Feuer, Rauch, Dampf oder Gas stehen, ist ein Stundenlohn von \$ 1.40 für Tag- und ein solcher von \$ 1.60 für Nacharbeit zu zahlen. Für Arbeit an Sonntagen, nach 6 Uhr nachm. an Samstagen, sowie am Weihnachtstage, Karfreitag und Arbeiterfeiertag (1. Montag im September) gilt der doppelte Lohnsatz, ausser beim Löschen von Schiffen mit brennender Ladung, in welchem Falle bei Tagarbeit ein Satz von \$ 2.10, bei Nacharbeit ein solcher von \$ 2.40 pro Stunde zu zahlen ist. Wird während der Essenspausen Arbeit verlangt, so gilt bis zur Ablösung der doppelte Satz. Jedem Arbeiter ist es freigestellt, nicht länger als 20 aufeinanderfolgende Stunden zu arbeiten. Von 7 Uhr vorm. bis Mitternacht wird für Wartezeit in der ersten Stunde jeder Periode der volle Lohnsatz, für die folgenden Stunden bis Mitternacht der halbe Satz bezahlt; die Wartezeit nach Mitternacht wird mit dem vollen Lohn entschädigt. Wenn Arbeitnehmer zur Arbeit in Kolonnen angewiesen werden, müssen sie den Lohn für mindestens zwei Stunden erhalten, gleichgültig, ob mit der Arbeit begonnen werden kann oder nicht, es sei denn, dass die Wetterverhältnisse ungünstig sind. Bei geringeren Streitigkeiten ist der Geschäftsführer des Verbandes befugt, mit den Unternehmern zu unterhandeln und das Verhandlungsergebnis wird für die Verbandsmitglieder bindend sein.

Der in St. John abgeschlossene Tarifvertrag sieht für Tag- und Nacharbeit einen Stundenlohn von \$ 0.70 für Handhabung von Stückgutladungen und von \$ 0.80 für Bulkadungen vor. Muss während der Essenspausen gearbeitet werden, so ist bis zur Ablösung der doppelte Lohn zu zahlen. 9 Stunden bilden jeweils die tägliche oder die Nacht-Arbeitszeit. Etwasige Streitigkeiten zwischen den beiden Parteien sollen einem aus drei Mitgliedern bestehenden Ausschuss überwiesen werden, wovon eines von den Arbeitgebern, eines von den Hafenarbeitern und das dritte gemeinsam von den beiden Erstgenannten gewählt wird. Der Mehrheitsbeschluss dieses Ausschusses ist bindend und die Arbeit darf während der Verhandlungen nicht eingestellt werden. In einer besonderen Vereinbarung für Kohlenarbeiter und Trimmer ist bestimmt, dass nur Verbandsmitglieder beschäftigt werden sollen, wenn solche vorhanden sind, und wenn nicht, dürfen Unorganisierte nur solange beschäftigt werden, bis ein Schiff klagemacht ist; sämtliche Vorarbeiter müssen Mitglieder des Verbandes sein und alle Leute einstellen. Wartezeit wird zum vollen Lohnsatz für die erste Stunde, zum halben Lohnsatz für die übrige Zeit vergütet. Für Arbeit an Sonn- und gewissen Feiertagen, an Samstag-Nachmittagen vom 1. Juni bis 30. September und für Arbeit während der Essenspausen wird der doppelte Lohn bezahlt. Werden Leute für Tagarbeit angenommen, so müssen sie für mindestens 2 Stunden, bei Nacharbeit für mindestens 3 Stunden Lohn bekommen, es sei denn, dass ungünstige Wetterverhältnisse die Arbeit verhindern.

Wir veröffentlichten letzten Monat eine Tabelle über die Hafenarbeiterlöhne in verschiedenen Kanadischen Häfen, worunter auch St. John und Halifax. Bei einem Vergleich wird man feststellen, dass die beiden obenerwähnten Vereinbarungen wesentliche Lohnerhöhungen, u. zw. \$ 0.05 pro Stunde, bedeuten.

## Der ungarische Transportarbeiter- Verband im Jahre 1927.

Nachstehende Mitteilungen sind einem vom ungarischen Transportarbeiter-Verband eingesandten Bericht entnommen.

Im Jahre 1927 war in Ungarn ein allgemeiner Aufschwung des Wirtschaftslebens zu verzeichnen, der besonders belebend auf das Baugewerbe eingewirkt hat. Durch die rege Bautätigkeit wurde sowohl direkt wie indirekt auch das Transportgewerbe günstig beeinflusst; insbesondere machte sich dies bei den Möbeltransportgeschäften bemerkbar, die infolge des eingestellten Wohnungsbaues schwer zu leiden hatten. In der Speditionsbranche trat ebenfalls ein besserer Geschäftsgang ein, was hauptsächlich auf eine Verstärkung des Durchgangverkehrs nach Abschluss der Handelsverträge mit Frankreich und der Tschechoslowakei zurückzuführen ist.

Damit die Arbeiter angesichts dieser Besserung der allgemeinen Lage nicht leer ausgehen sollten, hat der Verband schon Anfang des Jahres eine allgemeine Lohnbewegung durchgeführt, die gestellten Forderungen waren aber auch infolge der Verteuerung der Lebenshaltung gerechtfertigt. Wie zu erwarten stand, wurden diese Forderungen nicht voll und ganz erfüllt; immerhin wurde erreicht, dass sämtliche im Verband organisierten Arbeiterkategorien eine Lohnaufbesserung entsprechend der amtlichen Indexziffer erhielten und die im Jahre zuvor vorgenommenen Lohnkürzungen rückgängig gemacht wurden. Am wenigstens zufriedener ist der Verband mit dem Resultat der Bewegung im Fuhrgewerbe, das wegen der grossen Zahl nicht organisierter Fuhrleute, der scharfen Konkurrenz zwischen den einzelnen Fuhrunternehmen und der schnellen Ausbreitung des Kraftwagenverkehrs beeinträchtigt wurde. Die neuen Löhne entsprechen daher bei weitem nicht den geforderten Sätzen. Die Verhandlungen für diejenigen Gruppen, die bereits unter Kollektivverträge fielen, konnten mit grösserem Erfolge geführt werden.

Die Löhne der Fuhrleute sind um 10 %, diejenigen der Möbeltransportarbeiter um 15 bis 20 % und später um weitere 5 % und diejenigen der Arbeiter im Heizmaterial-Fuhrgewerbe um 10 bis 12 % erhöht worden. Ferner wurde für die in zwei kommunalen Betrieben beschäftigten Fuhrleute und sonstigen Verkehrsarbeiter eine Aufbesserung von 6 % und für diejenigen bei zwei Schiffahrtsunternehmen eine solche von 7—8 % erzielt. Diese Erfolge sind auf dem Verhandlungswege gesichert worden, mit Ausnahme zweier Teilstreiks der Transportarbeiter beim Zentrallagerhaus und der bei der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft beschäftigten Hafenarbeiter.

Aus nachstehender Tabelle sind Löhne und Arbeitszeit der vom Verband organisierten Transportarbeitergruppen ersichtlich :

Gruppe	Wochenlohn Pengo *)	Tägliche Arbeitszeit Stunden
Arbeiter in Speditionsfirmen	42.24	8
Fuhrleute	37.20	9½
In kommunalen Betrieben beschäftigte Kutscher	34.—	12
Omnibusschaffner	38.—	8
Leichenwagenkutscher	46.—	8
Kraftwagenführer	58.—	8
<i>Durchschnittlicher Tagesverdienst der Stücklohnarbeiter.</i>		
Möbeltransportarbeiter		Pengo 12
Arbeiter im Heizmaterial-Fuhrgewerbe		„ 8
Hafenarbeiter		„ 8
Hilfsarbeiter im Speditions-gewerbe		„ 8

Die Arbeitszeit dieser Leute beträgt 8 Stunden täglich. Mehrarbeit wird extra bezahlt.

\*) ein Pengö = ca. 70 Pfennige.

Infolge der besseren wirtschaftlichen Lage des Landes machte sich auch auf dem Arbeitsmarkte eine Besserung bemerkbar. Die beiden Arbeitsvermittlungstellen des ungarischen Transportarbeiter-Verbandes hatten daher vollauf zu tun. Er wurden 57 dauernde und 6 170 Aushilfs-Stellen vermittelt. Das vergangene Jahr brachte aber keine endgültige Lösung des Erwerbslosenproblems.

Der Verband entfaltet auch eine rührige Werbetätigkeit zur Gewinnung neuer Mitglieder; die Mitgliederzahl hat sich denn auch im Jahre 1927 um 19 % erhöht, sodass Ende des Jahres 1 800 zahlende Mitglieder zu verzeichnen waren. Unter diesen befinden sich 115 Omnibusschaffner, 240 Hafentarbeiter, 46 Lastkraftwagenführer, 812 Kutscher und Fuhrleute, 346 Speditions-, Speicherei- und Lagerarbeiter.

Die Erhöhung des Mitgliederstandes widerspiegelt sich auch in den Kassenverhältnissen des Verbandes. Der reine Mitgliedsbeitrag beläuft sich auf wöchentlich 90 Heller und die Gesamteinnahme aus Mitgliedsbeiträgen ist von 28 293,16 Pengö i. J. 1925 auf 31 356,78 Pengö i. J. 1926 und weiter auf 33 106,31 Pengö i. J. 1927 gestiegen. Diese Steigerung betrug 1926 gegenüber dem Vorjahre 10,83 % und 1927 34,67 %. Durch die verbesserte finanzielle Lage wurde der Verband instand gesetzt, seine sämtlichen Schulden, einschliesslich der auf dem neuen Verbandsgebäude ruhenden, zu begleichen, sodass das Verbandsheim nunmehr schuldenfrei dasteht. Ferner konnte die Organisation auch die Unterstützungseinrichtungen ausbauen. Die Leistungen betrugen i. J. 1925 5,73 %, i. J. 1926 8,09 % und i. J. 1927 32,77 % der Gesamteinnahme. Von den 1927 für Unterstützungszwecke ausgezahlten 12 485,37 Pengö erhielten Witwen und Waisen verstorbener Mitglieder 1 703,20 Pengö, zu welchem Zwecke in jenem Jahre ein Sonderbeitrag eingeführt worden ist.

Aus dem Bericht des Verbandes geht hervor, dass er sich über die 1927 geleistete Arbeit nicht zu schämen braucht und es ihm allmählich gelingen wird, die gegen ihn gerichteten reaktionären Mächte zu überwinden. Die Organisation sieht, ermutigt durch den in jüngster Zeit erzielten Erfolg, voll Zuversicht der Zukunft entgegen.

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

### GROSSBRITANNIEN.

(Fortsetzung).

#### Gesetzliche Bestimmungen für Kleinbahnen und Strassenbahnen und Autobuskonkurrenz.

Die Kleinbahn-Gesetze aus den Jahren 1896 und 1912 und das Strassenbahngesetz vom Jahre 1870 enthalten Vorschriften über den Bau und Betrieb von Linien. Um eine Strassenbahnlinie eröffnen zu können, muss zunächst eine gesetzliche Ermächtigung dazu eingeholt werden, die in Form eines vom Parlament angenommenen Dekretes erteilt wird. Ehe der betreffende Gesetzantrag dem Parlament unterbreitet wird, haben Gemeindebehörden, oder — mit Genehmigung dieser — Personen oder Gesellschaften erst beim Verkehrsministerium eine vorläufige Baugenehmigung einzuholen. Dem Antrag muss eine Bekanntmachung des Projektes in einem lokalen Tageblatte sowie in einigen anderen Zeitungen vorausgehen. Gemeindebehörden können mit Genehmigung des Verkehrsministeriums

eine von ihnen gebaute Strassenbahnlinie privaten Personen oder Gesellschaften auf die Dauer von höchstens 21 Jahren zum Betrieb überlassen, welche Frist auf besonderen Antrag vom Verkehrsministerium verlängert werden kann. Sollte der Pächter einer solchen Strassenbahn den Betrieb oder einen Teil desselben während der Zeit von drei aufeinanderfolgenden Monaten einstellen, so hat die Gemeindebehörde, vorausgesetzt dass keine höhere Gewalt vorliegt, das Recht, die Konzession zurückzuziehen.

Falls zur Anlegung einer Strassenbahn, zu Ausbesserungs- oder ähnlichen Arbeiten ein Teil einer Strasse aufgebrochen werden muss, so ist dies mindestens 7 Tage vor Inangriffnahme solcher Arbeiten der zuständigen Strassenaufsichtsbehörde bekanntzugeben, welche auch die Aufsicht über diese Arbeiten hat. Die durch die Inspektion entstehenden Kosten sind von den Strassenbahnunternehmen zu tragen. Die Arbeit muss so schnell wie möglich, mindestens aber in vier Wochen beendet und die betreffende Strassenstrecke wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt sein. Das Unternehmen hat ferner für alle innerhalb sechs Monaten nach Fertigstellung der Arbeiten notwendig werdenden Strassenausbesserungen in dem Masse aufzukommen, als sich die Kosten hierfür infolge des Aufbrechens der Strasse erhöhen. Das Unternehmen ist jederzeit für die Unterhaltung und Ausbesserung des zwischen den Schienen liegenden Teils und eines weiteren Gebietsstreifens von 18 Zoll (46 cm) Breite an jeder Seite verantwortlich.

Stellt sich heraus, dass in besonderen Verhältnissen das Publikum nicht vollen Gebrauch von einer Strassenbahn machen kann, so hat das Verkehrsministerium das Recht, dritten Personen auf drei Jahre das Benutzungsrecht des Strassenbahnschienenweges einzuräumen.

Wird eine Strassenbahnlinie nicht von einer Gemeindebehörde betrieben, so hat eine solche das Recht, innerhalb sechs Monaten nach Ablauf einer Periode von 21 Jahren nach der Genehmigung zum Bau der Strassenbahn, oder innerhalb sechs Monaten nach jeder darauffolgenden Periode von sieben Jahren, das Unternehmen mit sämtlichen Linien, Gebäuden, Werken, Materialbeständen und Anlagen zu dem derzeitigen Werte (ohne Entschädigung für „good will“, usw.) anzukaufen.

Ausser den oben angeführten Verpflichtungen ruhen auf den Strassenbahnbetrieben auch noch andere Lasten. Sie sind gehalten, zu bestimmten Zeiten Arbeiterfahrkarten zu ermässigten Preisen (Hin- und Rückfahrkarte) zum Preise von ungefähr einer einfachen Fahrkarte) auszugeben und dürfen die Fahrpreise ohne Genehmigung nicht erhöhen. Ferner haben sie zahlreiche Steuern und Abgaben zu entrichten.

Aus obigen Ausführungen geht hervor, dass die Strassenbahnen Grossbritanniens durch die Konkurrenz der Omnibusse schwer zu leiden haben. Die Behörden und Gewerkschaften beschäftigen sich daher auch lebhaft mit diesen Fragen. Das *London and Home Counties Traffic Committee* (Beratschlagendes Komitee für Verkehrsfragen der Stadt London und umliegenden Provinzen) hat unlängst einen Bericht über den Wettbewerb zwischen Kraftomnibussen und Strassenbahnen veröffentlicht und der Hilfssekretär des Transportarbeiter-Verbandes hat in seiner Eigenschaft als 2. Vorsitzender des bereits erwähnten Landes-Gewerbe-Ausschusses für Strassenbahnbetrieb diesem Ausschusse einen Bericht hierüber unterbreitet, in dem ein Zusammenwirken aller lokalen Personenbeförderungsunternehmen empfohlen wird.

Die Strassen- und Kleinbahnen erhalten keinerlei Subventionen; arbeiten aber kommunale Betriebe mit



Verlusten, so werden diese selbstverständlich aus Mitteln der Gemeinde gedeckt.

Zum Betrieb von Kraftomnibussen haben private Unternehmen bei der zuständigen Gemeindebehörde um eine Konzession einzukommen. Wird ihnen diese verweigert, so können sie sich an das Verkehrsministerium wenden, das ihrem Antrag in der Regel stattgibt. Beabsichtigt jedoch eine Gemeinde, eine Kraftomnibuslinie selbst zu betreiben, so hat sie wie die Strassenbahnen beim Parlament einen Gesetzentwurf einzubringen. Private Omnibusunternehmen benötigen keine Genehmigung zur Erhöhung der Tarife.

#### *Normierung des Wagenparks.*

In den letzten Jahren machen sich bei den Strassen- und Kleinbahnen Bestrebungen zur Modernisierung ihres Wagenparks bemerkbar. Alle Strassenbahnwagen sind ausser der Handbremse mit mindestens einer weiteren u. zw. der Magnetbremse ausgerüstet. Diese Bremse wird auf zwei verschiedene Weisen in Bewegung gesetzt: 1.) mittels eines durch Umsteuerung des Motors auf die Schiene gezogenen Stahlbremssschuhes, wodurch der Motor in eine Dynamo verwandelt wird und 2.) durch Verlangsamung des Motors. Viele Wagen haben auch eine automatische Schlittenbremse, die mittels eines auf der Spindel der Handbremse (oder manchmal auf einer separaten Spindel) angebrachten Rades in Tätigkeit gesetzt wird. Diese Bremse funktioniert durch das Auflegen hölzerner oder eiserner Bremschuhe auf die Schiene. Die Handbremsen werden durch einen Sperrhebel gehandhabt, wodurch die Bremschuhe an die Räder des Fahrzeuges zu liegen kommen. Ausserdem gibt es noch Luftdruckbremsen, Oel- und Luftbremsen und Vakuumbremsen, die teils auf die Räder, teils auf die Achsen, oder auf die Schienen und andere die auf Schiene und Rad oder Schiene und Achse wirken.

In den letzten Jahren ist man mehr und mehr dazu übergegangen, die schwachen Motore durch viel stärkere zu ersetzen, um die Fahrgeschwindigkeit zu erhöhen. Die Motore haben eine Stärke von 35 bis 65 PS.

Im allgemeinen werden Stockwerkswagen (Doppeldecker) verwendet; Eindecker kommen auf solchen Strecken vor, wo die Verhältnisse die Verwendung von Doppeldeckern nicht gestatten oder wo der Verkehr schwach ist. Die Zahl der zulässigen Personen beträgt auf Eindeckern 30 oder mehr, auf Zweideckern 48 bis 74. Um den Anforderungen des Verkehrs gerecht zu werden, versucht man jetzt ernstlich, die Decksitzwagen zu vergrössern. Anhängewagen werden in Grossbritannien selten benutzt.

Sandstreuer werden mittels eines Pedals bedient. Solange das Pedal niedergedrückt wird, erfolgt in der Regel eine ständige Sandentleerung aus dem Sandkasten; in manchen Fällen geschieht diese jedoch stossweise. Einige der moderneren Wagen sind so eingerichtet, dass beide Schienen zugleich mit Sand bestreut werden können, während dies bei andern nur für eine Schiene zutrifft.

In London gibt es keine Vorraumwagen (Wagen mit abgeschlossener Führerplattform), doch haben fast alle — von Unternehmen in der Provinz in Gebrauch genommenen — Wagen abgeschlossene Plattformen. Der Verband hat auf die Einführung von Vorraumwagen gedrängt und auch durchgesetzt, dass viele offene Wagen umgebaut wurden. Man hatte anfänglich eingewendet, dass dieser Wagentyp leicht Unfälle verursachen könnte. Die Erfahrung hat aber das Gegenteil bewiesen. In gewissen provinziellen Unternehmen, wo

der Verband die Einführung der Vorraumwagen nicht erwirken konnte, ist für den Führer eine wasserdichte Segeltuchschutzwand angebracht worden, welche sich in einem verstellbaren Stahl- oder Eisenrahmen befindet.

Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Strassenbahnwagen schwankt zwischen 8 Meilen \*) (in den Provinzstädten) und 9,6 Meilen pro Stunde (in London). Im allgemeinen ist man bestrebt, die Geschwindigkeit zu erhöhen.

\*) 1 Meile = 1609 m.

## Die Arbeitszeit der holländischen Omnibusführer.

Am 19. März ist in Holland ein Königl. Erlass herausgekommen, in dem eine Reihe von Bestimmungen für die Sicherheit der Benützer öffentlicher Verkehrsmittel enthalten sind. Die wichtigsten seien hier angeführt:

#### *Mindestalter.*

Artikel 5 A. Es ist, abgesehen von den Ausnahmen in Artikel 5 (Kraftfahrzeug- und Fahrrad-Gesetz), verboten, Personen unter 21 Jahren mit der Führung eines Omnibusses zu beauftragen oder als Omnibuslenker zu arbeiten, ohne dieses Alter erreicht zu haben.

#### *Eignung zum Beruf.*

Artikel 5 B. Ein Omnibuslenker muss die zur Lenkung eines solchen Kraftfahrzeuges erforderlichen Fähigkeiten durch den in Artikel 9 des Kraftfahrzeug- und Fahrrad-Gesetzes vorgeschriebenen Führerschein nachweisen können.

#### *Dienstzeit.*

Artikel 5 C. Die Dienstzeit eines Omnibuslenkers darf im 24stündigen Tag nicht mehr als 12 Stunden betragen. Als Dienstzeit wird der zwischen zwei ununterbrochenen Ruhezeiten und (oder) Ruhetagen gelegene Zeitraum (S. 5 D und 5 E) — wenn möglich nach Abzug der darin gelegenen kurzen Ruhepausen — betrachtet.

Die Gesamtdauer der Dienstzeiten oder Teile derselben darf in der Kalenderwoche 55 Stunden nicht überschreiten.

Artikel 5 D. Folgen zwei Dienstsichten aufeinander, so muss eine ununterbrochene Ruhepause von mindestens 12 Stunden eintreten. In die Dienstzeit müssen auch die zur Einnahme der Mahlzeiten nötigen kurzen Ruhepausen fallen. Kurze Ruhepausen dürfen nur dann von der Dienstzeit in Abzug gebracht werden, wenn diese mindestens 30 Minuten dauern und am Wohnort zwischen morgens 9 und abends 9 Uhr genommen werden.

#### *Wöchentlicher Ruhetag.*

Artikel 5 E. Einem Omnibuslenker ist jede Kalenderwoche am Wohnort ein Ruhetag von mindestens 30 Stunden zu gewähren. Bei aufeinanderfolgenden Ruhetagen darf die Dauer des zweiten und der weiteren Ruhetage auf 24 Stunden herabgesetzt werden. Der Ruhetag muss mindestens alle 4 Wochen einmal auf einen Sonntag fallen. Führern, welche zu einer Religionsgemeinschaft gehören, die den wöchentlichen Ruhetag nicht am Sonntag feiert, ist, nachdem sie beim Unternehmer ein diesbezügliches Verlangen gestellt haben, an dem Tage freizugeben, der durch ihre Religionsgemeinschaft als wöchentlicher Ruhetag eingeführt ist.

Artikel 5 F. In dem Hauptbüro des Unternehmens müssen die für die Omnibuslenker geltenden Dienstentlohn-

gen in ein Register eingetragen werden, worin für jeden einzelnen verzeichnet sein müssen die Höchstdienstzeit pro 24stündigen Tag und Kalenderwoche sowie die freien Tage. Ein Auszug aus diesem Register über die laufende vierwöchentliche Periode ist dem Betreffenden in Form einer Karte auszuhängigen; er muss diese Karte stets bei sich tragen und auf Verlangen vorzeigen.

\*\*\*

Durch diese Bestimmungen sind die bereits im Dezember 1926 vom Verband dem Verkehrsminister unterbreiteten Forderungen teilweise erfüllt worden. Besonders vermisst werden jedoch die sich auf die Ausbildung und Prüfung beziehenden Vorschriften, welche s. Zt. ebenfalls in Vorschlag gebracht wurden. Der jüngste Erlass fordert wiederum nur den in Artikel 9 des Kraftfahrzeug- und Fahrradgesetzes vorgesehenen Führerschein, der ohne gründliche Kenntnis des Fahrzeuges und der Verkehrsregeln erlangt werden kann.

## Die Reichskonferenz der Berufskraftfahrer Deutschlands.

Die deutschen Berufskraftfahrer wurden auf den 9. und 10. März zu ihrer 7. Reichskonferenz in Leipzig zusammenberufen. Es waren 70 Delegierte sowie Vertreter der Bruderorganisationen in Holland, Oesterreich, der Schweiz, der Tschechoslowakei, Frankreich und Polen anwesend. Die I.T.F. war durch Sekretär Nathans vertreten.

Die Leitung der Konferenz lag in den Händen des Kollegen Schumann, Vorsitzender des Deutschen Verkehrsbundes. Nach den Begrüßungsansprachen erstattete der Vorsitzende des Reichsverbandes der Berufskraftfahrer im D.V.B., Kollege Reitz, Bericht über die Tätigkeit der Reichsleitung. U.a. wies er darauf hin, dass es der Reichsleitung, trotzdem es auch bei den Berufskraftfahrern Arbeitslose in Massen gab, gelungen ist, in den drei Berichtsjahren (1925—1928) die Lohn- und Arbeitsverhältnisse entweder durch Verhandlungen oder Streik zu verbessern. Die *Last- und Geschäftskraftfahrer* konnten fast restlos tariflich erfasst werden. Für die *Droschkenfahrer* hat der Verband Richtlinien herausgegeben, welche die Einführung von Festlöhnen und die Abschaffung des Prozentsystems bezwecken. In Chemnitz, Erfurt, Hamburg und anderen Städten hat man in dieser Richtung gute Erfolge gehabt und wo das Prozentsystem heute besteht, ist es gelungen, einen Mindest- oder Garantilohn zu vereinbaren. In allen Städten sei anzustreben, dass in den Tarifen die Arbeitszeit auf höchstens 12 Stunden festgesetzt wird. Ferner müsse von den Polizeibehörden die Aufnahme dieser Höchstarbeitszeit in die örtlichen Droschkenvorschriften gefordert werden.

Redner machte eingehende Darlegungen über die sozialpolitische Interessenvertretung der Berufskraftfahrer. Im Entwurf zum Arbeitsschutzgesetz, der dem Reichswirtschaftsrat vorlag, ist für die Führer und Begleiter von Kraftfahrzeugen eine 16stündige Schichtdauer gefordert worden; die Vertreter der Kraftfahrer haben sich mit Händen und Füßen dagegen gewehrt und so kam es, dass ein Antrag der Arbeitgeber, der von Arbeitnehmerseite ebenfalls aufs energischste bekämpft worden ist — darin wurde für Last- und Geschäftskraftwagenführer eine wöchentliche Arbeitszeit von 72 Stunden einschl. Sonntagsarbeit und für Personenwagenführer eine solche von 72 Stunden ausschl. Sonntagsarbeit gefordert —, mit 15 gegen 13 Stimmen angenommen wurde. Zu hoffen ist, dass ein neuer, anders zusammengesetzter Reichstag den Forderungen der Berufskraftfahrer mehr Rechnung tragen wird. Auf dem Gebiete der beruflichen Interessenvertretung konnte die Organisation zunächst eine Kontrolle der Fahrschulen in Preussen durchsetzen, wodurch eine Reihe von Schulen geschlossen wurden. Dem Verband gelang es ferner nach einer bei der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung eingereichten Beschwer-

de, dass bei einzelnen Arbeitsnachweisen die rigorose Massnahme, arbeitslosen Kollegen den Führerschein zu entziehen, abgestellt wurde. Bei Behandlung der organisatorischen Aufgaben konnte Kollege Reitz die erfreuliche Mitteilung machen, dass der Mitgliederstand von 19 386 am 1. Januari 1921 auf 36 140 Köpfe am 1. Januar 1928 gestiegen ist. Hierzu sei noch bemerkt, dass durch den 1. J. 1927 erfolgten Anschluss der Deutschen Fachlehrervereinigung eine neue Fachgruppe gebildet wurde. Am 1. Januar 1928 waren bereits 154 Fachlehrer im Reichsverband organisiert.

Die Konferenz befasste sich ferner mit den Berufsgefahren im Kraftfahrwesen und ihrer Verhütung, mit dem internationalen Programm und der nationalen Kraftverkehrsgesetzgebung, wozu sie in fünf Entschliessungen teils im Sinne der auch international gefassten Beschlüsse ihre Stellungnahme festlegte. So forderte sie u.a. die Einführung einer *Reichsstatistik* über Unfälle im Strassenverkehr, die sich auf Angaben über folgende Punkte, bezw. Fragen stützen muss:

1. Tag und Zeit.
2. Welche Art des Fahrzeuges war an dem Unfall beteiligt?
3. Sind Personen oder Sachen beschädigt?
4. War der Führer Selbstfahrer oder Berufskraftfahrer?
5. War der Führer im Besitze eines Führerscheines und wie lange?
6. Ist der Führer in einer Betriebs- oder Privatfahrschule ausgebildet?
7. Von welcher Prüfungsstelle ist der Führer geprüft?
8. Wieviel Stunden war der Führer beim Eintritt des Unfalls an diesem Tage bereits beschäftigt?
9. Musste der Führer die von ihm transportierten Waren oder Güter mit auf- und abladen?
10. Wird dem Führer oder den Geschädigten die Schuld zugewiesen?
11. Hatte der Führer die Verkehrsvorschriften ausser acht gelassen?
  - a) Fahren auf der falschen Strassenseite.
  - b) Ausser acht lassen des Vorfahrtrechts.
  - c) Ueberholen an Biegungen und Kreuzungen.
  - d) Vorschriftswidriges Einbiegen.
  - e) Unterlassung von Warnungszeichengeben.
  - f) War dem Führer Trunkenheit anzumerken?
12. War der Unfall durch einen Defekt am Fahrzeug entstanden?
13. Waren sonstige Mängel zu verzeichnen?

Zwecks Unfallverhütung forderte die Konferenz eine Verordnung, wonach an allen Kraftfahrzeugen, deren Motor angekurbelt werden muss, eine *rückschlagsichere Drehkurbel* und an Motorfahrzeugen, die mit Anhängern fahren, zur Verbindung der Wagen eine *automatische Kupplung* einzubauen ist. Sie nahm ferner mit Genugtuung Kenntnis von den Bestrebungen der Deutschen Gesellschaft für Gewerbehygiene, *Vergiftungen* durch Auspuffgase, Betriebsstoffe und dergleichen in Garagen usw. unmöglich zu machen und forderte von den Regierungen Unterstützung dieser Bestrebungen. Sie wandte sich gegen ein gesetzliches Verbot des Alkoholgenußes für die Kraftfahrer, das nur zu Denunziationen und unnötigen Chikanen führen würde, warnte jedoch die Berufskraftfahrer vor dem *Genuss von Alkohol* vor und während ihrer Fahrtätigkeit. Desgleichen verwahrte sich die Konferenz gegen die Bestrebungen, den Kraftfahrern das Tabakrauchen während der Fahrt zu verbieten, das als wirksames Mittel zur Bekämpfung eintretender Müdigkeit angesprochen werden muss. Schliesslich gelangte nach einer Besprechung der deutschen und internationalen Gesetzgebung für den Kraftverkehr und des durch die Internationale Chauffeurkonferenz in Paris 1927 und durch den Kraftfahrerbeirat der I.T.F. aufgestellten Programmes der Forderungen der Berufskraftfahrer eine Entschliessung zur Annahme, in der sich die Konferenz mit den getroffenen Massnahmen einstimmig einverstanden erklärt und die Verbandsleitung beauftragt, ihre Tätigkeit im Sinne der internationalen Programmforderungen auszuüben.

## Der nächste internationale Kongress der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrunternehmen.

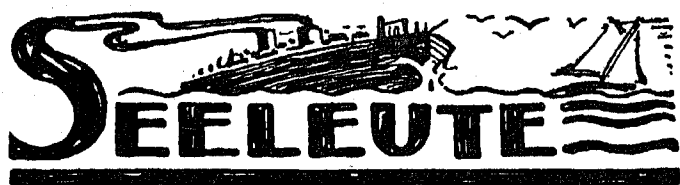
Der Internationale Kongress der Strassenbahnen, Kleinbahnen und der öffentlichen Kraftfahrunternehmen findet vom 6. bis 12. Mai d. Js. in Rom statt.

Von den zahlreichen Tagesordnungspunkten seien folgende besonders erwähnt:

- 1.) Einmannwagen.
- 2.) Erzielte Fortschritte in der Bremsung der Strassenbahnwagen:
  - a.) und b.) Angewandte Bremsung für Strassenbahn- und Kleinbahnwagen;
  - c.) Bremsung mit Stromrückgewinnung.

- 3.) Explosionsmotorwagen auf Schienen (Schienenautos).
- 4.) Verbesserungen am Oberbau:
  - a.) Schienen und Schwellen;
  - b.) Elektrische Weichenstellung.
- 5.) Methoden und Kontrollapparate zur Förderung der Regelmässigkeit des Strassenbahnverkehrs.

Wie man hieraus ersehen kann, beschäftigt sich die Unternehmer-Organisation mit Gegenständen, die zweifelsohne auch für das Personal von Interesse sind. Es sei insbesondere darauf hingewiesen, dass der Einmannwagen an erster Stelle der Tagesordnung steht, ein Zeichen dafür, dass diese Frage für Strassenbahnunternehmen noch nicht erledigt ist und dass sie den Gedanken einer mehr oder weniger allgemeinen Einführung dieses Wagentyp zur Erzielung von Ersparnissen auf Kosten des Personals noch nicht aufgegeben haben.



## Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern.

### Berichtigung.

Der in No. 3 enthaltene Teil des Berichtes bedarf einiger nachträglicher Ergänzungen, bzw. Berichtigungen. So soll unter *Kapitel I. Löhne*, C. Verpflegungs- und Bedienungspersonal, die Ziffer für den Pantryman in Wegfall kommen, da man in Deutschland einen solchen nicht kennt. In *Kapitel II. Arbeitszeit*, A. Deckpersonal, b) heisst es, dass die achtstündige Arbeitszeit bei gewissen Arbeiten um 1 Stunde überschritten werden darf; im Tarifvertrag ist hierfür jedoch nur  $\frac{1}{2}$  Stunde vorgehen; im Abschnitt c.) des selben Kapitels betr. Arbeitszeit an Tagen der Ankunft und Abreise muss es heissen: auf Grund des Tarifvertrages  $8\frac{1}{2}$  (nicht 9) Stunden; unter d.) wird die tarifvertragliche Arbeitszeit der Tagelöhner ebenfalls mit 9, statt mit  $8\frac{1}{2}$  Stunden angegeben.

Schliesslich sei noch bezüglich der jeweils 2 Arbeitszeiten (nach Seemannsordnung und Tarifvertrag) bemerkt, dass die im Tarifvertrag vorgesehenen Bestimmungen diejenigen der Seemannsordnung ausser Kraft gesetzt haben.

### DEUTSCHLAND.

(Schluss.)

### C. Verpflegungs- und Bedienungspersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit der Mitglieder der Bedienungsmannschaft beträgt:

- a.) auf See: Die Seemannsordnung enthält keine genauen Angaben darüber, wie lange das Bedienungspersonal auf See zu arbeiten hat, sondern sie bestimmt lediglich, dass der Schiffsmannschaft auf See an Sonn- und Festtagen über das hinaus, was zur Verpflegung und Bedienung der an Bord befindlichen Personen unbedingt erforderlich ist, nur in dringenden Fällen Arbeit auferlegt werden darf. All diese, nicht zur Verpflegung und Bedienung dieser Personen erforderliche Arbeit ist als Ueberstundenarbeit zu verüben. Da alle übrigen Bestimmungen über die Arbeitszeit für die Mannschaft des Decks- und Maschinendienstes gelten, kann gesagt werden,

dass nach dem bestehenden Gesetz die Arbeitszeit des Bedienungspersonals unbegrenzt ist. Die tarifvertragliche Bestimmung lautet, dass die Arbeitsbereitschaft des Verpflegungs- und Bedienungspersonals nicht länger dauern darf, als für die Zubereitung der gewöhnlichen Mahlzeiten und die regelmässige Bedienung der an Bord befindlichen Personen, sowie für die sonstigen Bedienungsarbeiten notwendig ist. Wiewohl diese Bestimmung sehr unklar und die Arbeitszeit nicht genau abgegrenzt ist, so ist das Bedienungspersonal doch vor ungebührlicher und willkürlicher Inanspruchnahme geschützt. Es gilt ferner noch die Bestimmung, dass das Verpflegungs- und Bedienungspersonal auf Passagierschiffen seine regelmässige Arbeitszeit zwischen 6 Uhr vorm. und 8 Uhr abends mit einer Arbeitspause von 2 Stunden hat. Insoweit die Ruhepause nicht gewährt werden kann, ist Ueberstundenlohn zu bezahlen. Die regelmässige Arbeitszeit beträgt demnach 12 Stunden;

- b.) im Hafen und auf der Reede: Im Gesetz sind für das Verpflegungs- und Bedienungspersonal hinsichtlich der Arbeitszeit keine Grenzen festgesetzt. Auf Grund des Tarifvertrages erhalten Köche und Stewards auf Frachtdampfern für die ihnen zur Verrichtung in der Zeit von 6 1/2 Uhr abends bis 6 Uhr morgens aufgetragene Arbeit den tariflichen Ueberstundenlohn im einzelnen bezahlt. Das gleiche gilt für Köche und Stewards auf Passagierdampfern, die auch für die Bedienung der Schiffsangestellten bestimmt sind. Ihre Arbeitszeit beträgt 11 1/2 Stunden täglich. Es besteht jedoch eine Ausnahme auf Passagierdampfern. Dort erhalten Köche und Stewards, die ausschliesslich für die Bedienung von Passagieren bestimmt sind, innerhalb der Zeit, in der keine Passagiere an Bord sind, Ueberstundenlohn für alle über acht Stunden geleistete Arbeit. Ihre normale Arbeitszeit beträgt daher, wenn keine Passagiere an Bord sind, 8 Stunden;
- c.) an Tagen der Ankunft und Abreise: Hierzu gilt das unter b.) Gesagte;
- d.) in den Tropen: Dasselbe wie unter a.) und b.).

Die Mitglieder der Verpflegungs- und Bedienungsmannschaft werden ausschliesslich als Tagelöhner beschäftigt. Die Arbeitszeit der Farbigen ist der deutschen Seeleutegewerkschaft unbekannt.

Ueberstundenarbeit ist nach Bedarf und Anweisung der Schiffsleitung zulässig. Bei den Lohnverhandlungen wird versucht, eine Einschränkung der Ueberstundenarbeit herbeizuführen, bisher jedoch ohne Erfolg.

Die Ueberstundensätze sind folgende (monatliche Pauschale):

Für Stewards (nicht Junggrade) auf Frachtdampfern, auf Schiffen bis zu 15 Mann Besatzung . M. 9.—	
Für Kochsmaate befahren, einschl. gelernte Schlachter und Bäcker, die als solche fahren auf Frachtdampfern, auf Schiffen bis zu 15 Mann Besatzung . . . . .	„ 13.50
auf Schiffen mit über 15 Mann Besatzung . . . . .	„ 19.—
Für Köche (nicht Junggrade) auf Frachtdampfern, auf Schiffen bis zu 15 Mann Besatzung . . . . .	„ 23.—
mit über 15 Mann Besatzung . . . . .	„ 31.—

### III. Allgemeines.

Die Anmusterung des Schiffsmannes ist gleichzusetzen mit der schriftlichen Fixierung seines Arbeitsvertrages. Dies ist eine Amtshandlung, die von den Seemannsämtern, oder im Ausland von den Konsulaten vorzunehmen ist. Nur in Notfällen darf die Anmusterung durch Eintragung in das Schiffstagebuch erfolgen, muss aber bei der nächsten Gelegenheit von einem Seemannsamt oder Konsulat nachgeholt werden.

Die Vermittlung der Seeleute geschieht durch amtliche Arbeitsnachweise (seemännische Heuerstellen), die nach den Bestimmungen der Genueser Beschlüsse errichtet und die unter Aufsicht von Verwaltungskörpern arbeiten. Diese bestehen zu gleichen Teilen aus Reedern und Seeleuten, denen ein Unparteiischer vorsitzt. Die Vermittlung ist kostenlos.

Die Auszahlung der Heuern und Ueberstundenarbeit erfolgt bei längeren Reisen am Ende derselben, bei kürzeren Reisen am Monatsletzten. Nach dem Gesetz haben Seeleute keinen Anspruch auf Auszahlung eines Teiles der Heuer an ihre Familienmitglieder, nach dem Tarifvertrag ist ihnen aber auf Verlangen ein in Abständen von 15 Tagen zu zahlender Ziehschein bis zur Höhe von 80 % des Monateinkommens, jedoch ausschliesslich zu Gunsten von Familienangehörigen, auszuhändigen. Vorschüsse auf die Heuer werden nicht gewährt.

Vorschriften über die Bemannungsskala bestehen nicht.

Die Unterkunftverhältnisse sind teils mangelhaft, teils gut.

Folgende Rationen Lebensmittel werden verabfolgt:

#### Tägliche Ration.

- 500 gr. Brot oder 350 gr. Mehl.
- 400 gr. Rindfleisch oder 325 gr. Schweinefleisch oder 225 gr. Speck oder 200 gr. Dosenfleisch.  
(Nach vierwöchentlichem alleinigem Genuss von Salzfleisch ist Dosenfleisch mindestens zweimal wöchentlich zu geben).
- 750 gr. frischer Fisch, 375 gr. getrockneter Fisch.  
(Nicht mehr als zweimal wöchentlich frischer und nur einmal wöchentlich getrockneter Fisch).
- Wasser: auf Dampfern 10 Liter, auf Seglern 7 1/2 Liter. Bei Besatzungen von über 10 Köpfen eine Ration mehr.

#### Wochen-Ration.

- 800 gr. Hülsenfrüchte.
- 3 kg. frisches, oder 300 gr. getrocknetes oder 1 kg. Salzgemüse.
- 7 kg. Kartoffeln oder 600 gr. getrocknete Kartoffeln.
- 500 gr. Butter oder Schmalz oder Margarine.
- 250 gr. Aufschnitt, wovon statt 100 gr. 2 Eier gegeben werden können.
- 250 gr. Käse.
- 50 gr. geröstete Kaffeebohnen, 150 gr. gebrannten Kornkaffee.

- 25 gr. Tee.
- 200 gr. Zucker.
- 250 gr. getrocknete Früchte.
- Senf, Essig, Pfeffer, Salz nach Messebedarf.

#### Wochen-Ration pro Mann für die Speis Zubereitung.

- 100 gr. Schmalz oder Margarine und 100 gr. geräucherter Speck oder 200 gr. Schmalz oder Margarine. (Statt Schmalz oder Margarine kann bis zu 1/3 der Menge Talg gegeben werden).
- 100 gr. Zucker oder 50 gr. Zucker und 75 gr. Sirup.
- 700 gr. Nahrungsmittel, einschl. Reis oder Mehl.
- 175 gr. Mehl.
- Gewürze nach Küchenbedarf.
- 225 gr. kondensierte Milch je Mann und Woche.

#### Allgemeine Bestimmungen.

- a.) Auf Dampf- und Motorschiffen ist für das Maschinenpersonal während der Woche nach Bedarf Hafer oder Gerstengrütze in Wasser als Getränk zu geben;
- b.) im Hafen und auf der Reede ist nach Möglichkeit frischer Proviant zu geben. Bei längerem als zweitägigem Aufenthalt in einem Hafen kann dies indessen nur für zwei Tage innerhalb einer Woche verlangt werden.

Die Mahlzeiten werden auf See wachweise, im Hafen gemeinschaftlich eingenommen. An Bord der Frachtschiffe gibt es kein weibliches Bedienungspersonal.

## ESPERANTO.

#### Esperanto innerhalb der I.T.F.

Die schwedische Eisenbahner-Organisation wird dem vom 9. bis 14. Juli d. Js. in Stockholm stattfindenden Vollkongress der I.T.F. folgende Resolution unterbreiten:

„Der Kongress ist der Auffassung, dass für eine internationale Bewegung eine internationale Sprache dringend notwendig ist. Die Einführung einer solchen Sprache würde für die Arbeiterbewegung nicht nur Zeit- und Geldersparnis bedeuten, sondern auch die internationale Zusammenarbeit fördern, indem die Voraussetzung dazu geschaffen wird, dass jedes einzelne Mitglied an der internationalen Arbeit teilnehmen kann. Die internationale Arbeiterbewegung hat deshalb die Pflicht, die Mitglieder fortwährend für die internationale Hilfssprache zu interessieren und für die Anwendung und Verbreitung derselben zu arbeiten.“

Der Kongress bestätigt den vom Hamburger Kongress im Jahre 1924 gefassten Beschluss und fordert das Sekretariat der I.T.F. auf, seine bisherige Tätigkeit zur Förderung der Hilfssprache Esperanto innerhalb der I.T.F. fortzusetzen, bei den angeschlossenen Organisationen darauf zu drängen, dass die Welthilfssprache Esperanto in ihren Fachzeitschriften, sei es durch Kurse oder in anderer Weise propagiert und praktisch angewandt wird, sowie ferner mit allen geeigneten Mitteln die Esperantobewegung zweckmässig zu unterstützen und zu ermutigen.“

Zu der im Verbandsorgan der bulgarischen Eisenbahner erfolgten Eröffnung einer Esperanto-Sparte schreibt das Blatt der deutschen Eisenbahner in der *Tschechoslowakei* folgendes:

„Es ist eine wirklich gute Anregung, die die bulgarischen Genossen mit der Einschaltung von kurzen Artikeln in der Esperanto-Sprache in ihrem Blatte gemacht haben. Würde diese Anregung von den Eisenbahnerorganisationen in den verschiedenen Ländern aufgegriffen, dann würde dieses ein bedeutungsvoller Schritt sein, der die internationale Verständigung des Eisenbahnerproletariats in der ganzen Welt fördert. Die Möglichkeit ist vorhanden, dass sich in jedem Lande einige Genossen in der Erlernung der internationalen Sprache Esperanto ausbilden.“

Die schweizerischen Eisenbahn-Esperantisten haben eine eigene Esperanto-Organisation gegründet, der für ihre Veröffentlichungen im Organ des bei der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahner-Verbandes eine besondere Rubrik eingeräumt wurde.

#### Esperanto an Universitäten.

Die Fakultät für Literatur in Genf hat in ihr Programm die Fächer Esperanto-Geschichte und -Methodik aufgenommen.