



# ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

**ERSCHEINT ZWEIMAL  
MONATLICH IN DEUTSCHER  
ENGLISCHER, FRANZÖSI-  
SCHER, SCHWEDISCHER  
UND SPANISCHER SPRACHE**

**AMSTERDAM-HOLLAND  
VONDELSTRAAT 61  
TELEGRAMMADRESSE  
INTRANSFE AMSTERDAM  
FERNSPRECHER 80186**

## Zum Geleit!

**D**as soeben begonnene Jahr 1929 wird den Tag bringen, an dem wir daran zurückdenken werden, dass vor 10 Jahren die Vertreter von sechs Transportarbeiterorganisationen in Amsterdam zusammenkamen und die Grundlage schufen für die Wiedererrichtung der durch den Weltkrieg auseinandergerissenen I. T. F. Was unsere Internationale im Laufe dieser 10 Jahre getan und erreicht hat — auch was sie bis heute noch nicht tat und noch nicht erreichte — was sie heute bedeutet und noch nicht bedeutet, wird wohl noch in der einen oder andern Weise, wenn der richtige Augenblick dazu da ist, zum Ausdruck kommen.

Einen kleinen Hinweis auf ihr ständiges, regelmässiges Wachsen und Gedeihen finden wir aber schon in der Tatsache, dass der mit dieser Nummer beginnende siebte Jahrgang des Organs der I. T. F. nicht nur in einem neuen, grösseren und, wie wir hoffen, besseren Gewande erscheint als bisher, sondern auch, dass unsere Zeitung von heute ab statt ein-, zweimal im Monat in die Hände ihrer Leser gelangt.

Unter den Veröffentlichungen, welche vonseiten der internationalen Gewerkschaftsbewegung verschiedener Richtungen herausgegeben werden, nahm und nimmt das Organ der I. T. F. keinen schlechten Platz ein. Es teilt aber bis zum heutigen Tage das Schicksal aller internationalen Veröffentlichungen: es wird nämlich nur von einer geringen Anzahl Personen gelesen. Was bedeuten die tausenden Leser unseres Organs im Vergleich zu den über zwei Millionen, welche zusammen die I. T. F. bilden? Und doch sind die Veröffentlichungen, welche unsere Internationale in vielen Sprachen zum Vorschein bringt, das beste Mittel, um die Idee internationaler Zusammengehörigkeit aller Transportarbeiter noch mehr zu verbreiten, diese Arbeiterkreise in stets grösserer Masse mit ihr vertraut zu machen und so mehr und mehr der Internationale lebendige, greifbare Gestalt zu verleihen.

Da das Sekretariat der I. T. F. jetzt die Möglichkeit dazu sieht, unser Organ von neuem beträchtlich auszubreiten und, wie wir glauben, auch zu verbessern, hoffen wir zuversichtlich, dass dies auch eine Erweiterung seines Leserkreises im Gefolge haben wird und dass die Mitarbeit, welche schon in der Vergangenheit in mancher Hinsicht geleistet wurde, noch intensiver und fruchtbarer sein wird. Nur dann, wenn jeder, der dazu in der Lage ist, mitwirkt, die Veröffentlichungen der I. T. F. vor Augen und in den Besitz einer möglichst grossen Zahl derjenigen zu bringen, die in der I. T. F. organisiert sind, wird es möglich sein, nicht nur die jetzigen Ausgaben beizubehalten und zu verbessern, sondern diese in einer grösseren Anzahl Sprachen als bisher herauszubringen.

Bei der Verfolgung dieses Zieles hoffen und verlassen wir uns auf die Mitwirkung aller und wir rechnen bestimmt darauf, in dieser Erwartung nicht getäuscht zu werden.

C. T. CRAMP, Präsident der I. T. F.

### Inhaltsverzeichnis.

Zum Geleit . . . . .	1
<i>Rundschau:</i>	
Der Kampf an der Ruhr . . . . .	2
Finnland . . . . .	2
Das gemarterte Italien . . . . .	2
Mitteilungen des Sekretariats . . . . .	2
<i>Eisenbahner:</i>	
Die Eisenbahnerfamilie beisammen . . . . .	3
Wie Portugiesen heimzahlen . . . . .	4
Lohnerhöhungen auf den argentinischen Bahnen . . . . .	4
<i>Transportarbeiter:</i>	
Bei den Hafentarbeitern in Nordafrika . . . . .	5
<i>Hafenarbeiter:</i>	
Nach dem Dokerstreik in Bordeaux . . . . .	5
Arbeitsbedingungen der Stauerarbeiter in Mar del Plata (Argentinische Republik) . . . . .	6
<i>Kraftfahrt:</i>	
Gesetz für Privatkraftwagenführer in Oesterreich . . . . .	6
<i>Strassenbahnen:</i>	
Lohnerhöhung bei der Nebenbahn Aigle-Ollon-Monthey (Schweiz) . . . . .	6
<i>Esperanto</i> . . . . .	7
<i>Vermischtes.</i> . . . . .	7
<i>Seeleute:</i>	
Die Seeleute und das Wahlrecht. . . . .	8

# BLINDSCHAU

## Der Kampf an der Ruhr.

Der deutsche Innenminister hat am 21. Dezember seinen Schiedsspruch bekanntgegeben. Da er keine Bestätigung des verbindlich erklärten Schiedsspruches vom 27. Oktober brachte, haben die Eisen- und Stahlherren in der Hauptsache ihren Zweck erreicht. Zwar wird den Arbeitgebern zur Pflicht gemacht, für die Zeit von der Wiederaufnahme der Arbeit bis zum 31. Dezember 1928 die im ursprünglichen Schiedsspruch festgesetzten Löhne auszuzahlen, aber wenn man berücksichtigt, dass die Regelung bis zum 1. Oktober 1930 gültig ist, kann man den Wert dieser Bestimmung richtig einschätzen. Von einer Durchzahlung der Löhne während der Aussperrungsperiode ist mit keinem Wort die Rede.

Die Lohnzulage ist beträchtlich vermindert worden. Dagegen wird die Arbeitszeitregelung günstiger; für die Verkürzung wird ein Ausgleich von nur 50 oder 60 % gezahlt.

Wie sich das Schlichtungswesen in Deutschland nun weiter entwickeln wird, ist fraglich. Wird eine Verbindlichkeitsklärung mit einer Aussperrung beantwortet, so gibt die Regierung klein bei. Was wäre geschehen, wenn die Arbeiter sich einem Schiedsspruch widersetzt hätten und trotz seiner Verbindlichkeitserklärung in den Streik getreten wären? Dann wäre das Verbandsvermögen beschlagnahmt und der Verband für den entstandenen Schaden haftbar gemacht worden.

Die Eisenherren hat man in Ruhe gelassen. Ihre Bestände haben sie zu guten Preisen absetzen können — die Vorräte wurden ja auch zu gross. Die lange Dauer des Vertrages gibt ihnen den nötigen Spielraum, um gewaltige Profite zu erzielen und sich auf den nächsten Kampf vorzubereiten.

Die Eisenarbeiter sind noch immer schlecht organisiert. Auch sie haben Zeit, sich zusammenschliessen. Dass sie beim kommenden Kampf die Vermittlung der Regierung beanspruchen werden, ist kaum anzunehmen.

Die Beiseitesetzung der Schlichtungsinstanzen bedeutet für die Zukunft, dass die Arbeiter an der Ruhr sich jede Verbesserung ihrer Lebenslage nur nach hartem Ringen mit ihren Arbeitgebern erkämpfen können.

## Finnland.

Die finnischen Hafentarbeiter kämpfen unbeirrt weiter.

Besonders in letzter Zeit sind zahlreiche Klagen über die mangelhafte, geradezu verbrecherisch fahrlässige Beladung

der aus Finnland kommenden Fahrzeuge laut geworden. Das Stauen der Deckslasten ist eine hochqualifizierte Arbeit und die qualifizierten finnischen Hafentarbeiter stehen im Streik. Wenn die Decksladung ausrutscht, bekommt das Schiff Schlagseite, was auf hoher See ausserordentlich gefährlich ist und das Leben der Mannschaft bedroht.

Dieser Kampf muss gewonnen werden und er kann gewonnen werden.

Die I. T. F. hat auf Grund des in der letzten Sitzung des Exekutivkomitees gefassten Beschlusses eine neue Hilfsaktion eingeleitet. Wenn die finnischen Hafentarbeiter unsere Organisation nicht anerkennen wollen, werden sie wiederum erfahren, dass die der I. T. F. angeschlossenen Arbeiter Solidarität zu üben verstehen.

## Das gemarterte Italien.

Stets neue Massregeln, die beweisen, dass es dem faschistischen Regime immer noch nicht gelungen ist, sich zu festigen und dass es noch stets, wie ein Sieger im eroberten Land, mit Waffengewalt, Spionage, Unterdrückung in jeder Hinsicht, seine Stellung halten muss.

Der faschistische Gewerkschaftsbund ist aufgelöst und gemäss den Bestimmungen des neuen Wahlrechts und den Wünschen der Unternehmer in sechs autonome Organisationen umgewandelt worden, die sich den entsprechenden Unternehmerverbänden anpassen.

Mussolini wird zu seinen sieben Ministerien, die er inne hat, auch noch die Führung der „Gewerkschaftsbewegung“ übernehmen. Der Herr Rossoni, der bisher in Genf so stolz die Selbständigkeit und Freiheit der faschistischen Gewerkschaften verteidigte, ist beiseitegesetzt und mit einem unschuldigen Ehrenpöstchen beschenkt worden. Scheinbar kann Mussolini solchen Elementen nicht allzustark vor den Kopf stossen — wohl wegen ihres Wissens um die begangenen Verbrechen.

Sogar mit den demagogischen Worten des faschistischen Gewerkschaftsbundes zur Verteidigung der Arbeiterinteressen dürfte jetzt Schluss gemacht worden sein.

Trotz aller Unterdrückungsmassnahmen kam die Unzufriedenheit der Arbeiter auch noch in den faschistischen Gewerkschaftskongressen zum Ausdruck.

Finita, alalà!

In voller Schwere drückt die Herrschaft der besitzenden Klasse auf das italienische Proletariat. Das neue Parlament wird einzig und allein von der Leitung der faschistischen Partei, d. h. von Mussolini selbst, zusammengestellt werden. Von irgend einem Einfluss der Arbeiter auf politischem

Gebiet wird nicht im geringsten Sprache sein, und damit haben wir die Ausbeutung und Sklaverei im vollkommensten Grade.

Wie lange wird dies die Wirtschaft des Landes ertragen?

Und wann die Auflehnung, national und international, gegen solche Ungeheuerlichkeiten?

## Mitteilungen des Sekretariats.

### Neue Anschlüsse.

Zur I. T. F. haben sich angemeldet:

*Svenska Amerika Linjens Intendenturpersonals Förening* (schwedische Stewards) mit 500 Mitgliedern;

*Fédération Nationale des Syndicats Maritimes* (französische Seeleute) mit 5000 Mitgliedern.

### Mitgliederstand per 1. Januar 1929.

Wir bitten, uns die Angaben über den Mitgliederstand per 1. Januar 1929 und die Kassenverhältnisse i. J. 1927 (S. unser Anfang Januar ausgeschicktes Rundschreiben) baldmöglichst zuzusenden.

### Sitzung des Beirats der Sektion Hafentarbeiter.

In Verbindung mit der Behandlung der Sicherheitsmassnahmen auf der Internationalen Arbeitskonferenz 1929 findet am 10. und 11. Februar d. J. in Amsterdam eine Sitzung des Hafentarbeiter-Beirats statt.

### Erhebungen betr. das Verwaltungspersonal und die Telegraphisten bei der Eisenbahn.

Einige Organisationen haben unsere diesbezüglichen Fragebogen bereits beantwortet. Einer baldigen Erledigung durch die restlichen Verbände sehen wir entgegen.

### Abonnements auf unser neues Organ I. T. F.

Die spanische Eisenbahner-Organisation hat beschlossen, auf unser Organ ein Kollektivabonnement, u. zw. von vorläufig mindestens 1 % der Mitgliederzahl, zu nehmen.

Die bulgarische Eisenbahnerorganisation bestellte 30 Exemplare der französischen und 20 der deutschen Ausgabe.

Wer folgt diesem Beispiel?

### Gebundener Jahrgang des Mitteilungsblattes.

Wie in früheren Jahren erhalten die Organisationen im Laufe dieses Monats ein gebundenes Exemplar des letzten Jahrganges. Wir warten lediglich noch Bestellungen auf das Inhaltsverzeichnis ab.

### Eingegangene Beiträge 1928:

Belgische Strassenbahner . . . . .	Fl. 184.67
Deutscher Verkehrsbund . . . . .	„ 4968.32
Französische Transportarbeiter . . . . .	Fr. 5000.—
„ Eisenbahner . . . . .	„ 10400.—
Tschechoslowakisches Lokomotivpersonal . . . . .	Fl. 239.80

### Kalender für 1929

haben wir von folgenden Verbänden erhalten:

- 1) Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik;
- 2) Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein des österreichischen Eisenbahnpersonals;
- 3) Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands
- 4) Landesverband der Eisenbahner in England.



VAN OVEN  
Den Haag



## FAHNEN UND ABZEICHEN



Lieferant  
der I.T.F.



Bestellungen sind an das Sekretariat der I. T. F. zu richten.



# EISENBAHNER

## Die Eisenbahnerfamilie beisammen.

So wird also am 23. und 24. Januar in Prag die erste Tagung des Beirats der Eisenbahner-Sektion stattfinden.

Schon seit einigen Jahren hat das Sekretariat der I.T.F. auf die Schaffung eines derartigen Rats gedrängt. Wie in einer nationalen Organisation mit verschiedenen Berufsgruppen Instanzen zur Wahrung der besonderen beruflichen Interessen geschaffen werden, so sind auch in der I.T.F. die Beiräte für die einzelnen Sektionen ins Leben gerufen worden. Im Falle der grössten der Sektionen war dies aber bisher noch nicht geschehen. Das Sekretariat konnte sich wohl geschmeichelt fühlen darüber, dass die angeschlossenen Organisationen ein solches Vertrauen in das Büro setzten, dass sie anscheinend die Arbeit eines Beirats für überflüssig hielten; auf die Dauer konnte aber dieser Zustand doch nicht als zufriedenstellend betrachtet werden.

Die Probleme, welche bei unserer internationalen Arbeit für das Eisenbahnpersonal auftauchen, nehmen an Umfang und Zahl zu und die Ereignisse auf internationalem ökonomischem Gebiet lassen natürlich auch den Eisenbahnbetrieb nicht unberührt. Die Bestrebungen zur Entstaatlichung der Eisenbahnen, zur Kommerzialisierung, zur Sanierung der Betriebe oder wie immer man die unter Führung der Banken unternommenen Versuche des Kapitals andeuten will, in stets grösserer Masse unumschränkte Herrschaft über die Eisenbahnen zu erlangen — dabei werden die Bedingungen des für Deutschland geltenden Dawesgutachtens öfters als Richtschnur genommen —, schaffen allerlei Probleme, deren Lösung auch für das Eisenbahnpersonal eine Lebensfrage bildet. Den täglichen Kampf um die Verbesserung oder Aufrechterhaltung der Lebenslage beeinflussen diese Bestrebungen aufs stärkste.

Die Probleme der Elektrifizierung, der Einsparungsmassnahmen, der sog. wirtschaftlichen Betriebsführung, der Rationalisierung in allerlei Formen, die nicht nur die Proletarisierung derjenigen Personalgruppen, welche sich bisher vielfach auf Grund ihrer Ausbildung und Stellung im Betrieb als Auserlesene betrachteten, im Gefolge haben, sondern Verschlechterungen für alle Bediensteten ohne Ausnahme, machen Tag für Tag ihren Einfluss geltend.

All das, berücksichtigt mit der Tatsa-

che, dass die Eisenbahndirektionen sich mehr und mehr in ihren internationalen Organisationen mit Fragen beschäftigen, welche die Arbeitsbedingungen des Personals unmittelbar berühren, dass sie ohne jegliches Mitspracherecht des Personals Beschlüsse fassen, welche in den einzelnen Ländern zur Durchführung gelangen — in unserem Organ haben wir wiederholt darauf hingewiesen und die Tagesordnung des nächsten, 1930 in Madrid stattfindenden Kongresses zeigt von neuem diese wichtige Erscheinung —, macht es wünschenswert, dass die Vertreter des international organisierten Eisenbahnpersonals häufiger zusammenkommen als nur gelegentlich der allgemeinen I.T.F.-Kongresse, um sich darüber zu beraten, wie angesichts dieser gewaltigen Probleme die Interessen des Personals am besten gewahrt und verteidigt werden können.

Direkte Veranlassung zu solchen Beratungen geben nun die Fragen der einmännigen Besetzung von Lokomotiven und die automatische Kuppelung im Zusammenhang mit den diesbezüglichen Beschlüssen der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1928 und des Verwaltungsrats des Internationalen Arbeitsamtes in Genf.

Nachdem wir jahrelang vergeblich versucht haben, die I.T.F. als Vertreterin des Personals mit der Internationale der Eisenbahndirektionen in Verbindung zu bringen, haben wir endlich erreicht, dass sich die Arbeitskonferenz vom Jahre 1928 für die Ernennung einer gemischten Kommission zur Behandlung der Frage der automatischen Kuppelung aussprach, die von Vertretern der Regierungen, Direktionen und des Personals besetzt werden soll. Der Widerstand, den die Direktionen von Anfang an dagegen an den Tag gelegt haben und die Weise, in der sie auch jetzt noch, nach dem getroffenen Beschlusse, dessen Ausführung zu beeinflussen versuchen, zeigen, dass wir uns auf dem guten Wege befinden. Dies ist ein weiterer Grund, um, was wir uns nun einmal vorgenommen haben, auch durchzusetzen!

Die Frage der einmännigen Besetzung von Lokomotiven, eine der Folgen der Elektrifizierung für das Eisenbahnpersonal, welche, im besonderen aber für das Lokomotivpersonal, eines der wichtigsten Probleme der Zukunft werden kann, erfordert eingehende Erwägungen.

Ueber den jetzigen Stand der beiden vorgenannten Fragen hat das Sekretariat für die nunmehr einberufene Konferenz je einen Bericht ausgearbeitet und darin Richtlinien für die in nächster Zukunft zu verrichtende Arbeit angegeben.

Auf der Tagesordnung steht ferner, ausser einem Bericht des Sekretariats über die Tätigkeit der Eisenbahner-Sektion, der zu einem nützlichen Gedankenaustausch führen dürfte, ein Antrag der dänischen Organisation über Schutzmassnahmen für das Eisenbahnpersonal bei der Ausübung des Dienstes. Auch die angekündigte Besprechung über den Zusammenhang zwischen den Eisenbahnkatastrophen in letzter Zeit und dem Personalabbau dürfte sehr wichtig sein. Wahrscheinlich wird ein Vertreter des bulgarischen Eisenbahnpersonals Bericht erstatten über die in seinem Land durch das internationale Bankkapital geschaffene Lage, das für die Gewährung eines Darlehens an die bulgarische Regierung die Entstaatlichung der Bahnen und der Reichsbank zur Bedingung macht. Von italienischer Seite ist eine Entschliessung eingebracht worden, die sich gegen die Entrechtung und Verfolgung des Eisenbahnpersonals in Mussolinien wendet. Bei Besprechung des bereits erwähnten Berichtes über die Tätigkeit der Eisenbahner-Sektion werden auch Mitteilungen über die jetzt noch durch die I.T.F. unter dem italienischen Eisenbahnpersonal verrichtete Arbeit gemacht werden.

Der Erfolg der Konferenz ist, soweit die Beteiligung in Frage kommt, jetzt schon gesichert: Ende Dezember hatten bereits 16 Organisationen mit über einer Million Eisenbahnern ihre Vertretung zugesagt.

Mögen die Besprechungen und Beschlüsse der Konferenz der Bedeutung der Schwierigkeiten, die wir zu überbrücken und der Probleme, die wir zu lösen haben, entsprechen! Dann wird diese Tagung beitragen zur Verstärkung der Stellung der Organisationen in jedem einzelnen Lande, denn von ihrer Machtentfaltung hängt es schliesslich ab, welchen Einfluss wir als Internationale ausüben können und inwieweit den Rechten des Personals national und international Rechnung getragen wird. Und möge gleichzeitig von dieser Konferenz ein Mahnwort ausgehen an alle noch ausserhalb unserer Reihen stehenden Organisationen der ganzen Welt, ein Mahnwort, teilzunehmen an unserem Kampfe, der auch der ihrige ist, um so die Machtstellung des organisierten Eisenbahnpersonals und indirekt der ganzen Arbeiterklasse mit zu festigen und zu verstärken.

Willkommen in Prag, Kameraden!

N. NATHANS.

## Wie Portugiesen heimzahlen.

Wenn es darum geht, Revolution zu machen, dann ballen die portugiesischen Eisenbahner nicht die Fäuste in den Taschen. In den Kämpfen um die Barrikaden sind sie die rührigsten.

Das hat seine Nachteile, wenn die Aufständischen, wie dies im Februar 1927 der Fall war, besiegt werden. Zu hundert wurden die besten unter ihnen um ihr Brot gebracht. Ihre Namen füllen die schwarzen Listen und umsonst klopfen sie an den Toren der Fabriken. Solch umstürzlerische Elemente will man dort nicht. Was soll man aber dazu sagen, wenn die Industriellen, welche die gemassregelten Eisenbahner nicht in ihren Dienst nehmen wollen, die Kunden dieser „Sträflinge“ werden? Nicht mehr aus noch ein wissend, kommen die Entlassenen auf eine Idee: Sollen wir ein Büro für Tarifstreitsachen aufrichten?

Sie haben ihr Büro in Form einer Gesellschaft und unter peinlich genauer Beachtung aller gesetzlichen Vorschriften errichtet. Eine geschickte Propaganda brachte ihnen eine unerwartet grosse Kundschaft ein, 4 000 Kaufleute und Industrielle — und nicht die unbedeutendsten — beauftragten sie mit der periodischen Nachprüfung ihrer Transportdokumente. Diese Kaufleute und Industriellen glauben an die Wahrheit des Sprichwortes, wonach die besten Jagdhüter aus der Wildererzunft stammen.

Die Gesellschaft der Entlassenen hat Arbeit in Fülle. Die Zentralstelle ist in einem, in einer der belebtesten Strassen Lissabons gelegenen Gebäude untergebracht. Noblesse oblige! Die Gesellschaft hat zwei Rechtsanwälte und drei Fachleute angestellt. Im ersten Geschäftsjahre beliefen sich die Einnahmen des Unternehmens auf 800 000 Escudos (etwa R.M. 160 000).

Was ist nun das Geheimnis des Erfolges? Dass die Solidarität der Arbeitgeber wegen einer Geldfrage in Brüche ging. Als die Entlassenen ihre Befähigung zeigten, die Eisenbahngesellschaften zur Zurückerstattung namhafter, an Transportgebühren zuviel erhobener Beträge zu zwingen, da zögerten die Industriellen und Kaufleute nicht länger, ihre Kunden zu werden.

Es kam noch besser. Die Eisenbahngesellschaften wollten mit Gewalt gegen das Büro für Tarifstreitsachen vorgehen. Dies brachte sie in Konflikt mit dessen Kunden, die von Skandal und Immoralität schriehen. Und nun schweigen die Eisenbahngesellschaften und... zahlen.

Bis zur Wiederkehr der Demokratie zeugen das Geräusch der Schreibmaschinen, Rechenmaschinen und Telephone, geschäftiges Kommen und Gehen der Angestellten und Kunden von der Blüte eines Unternehmens, das Eisenbahner, welche die Reaktion dem Hunger ausliefern wollte, errichtet haben.

Dies ist eine gerechte Umkehrung der Dinge.

## Lohnerhöhungen auf den argentinischen Bahnen.

Der langen Liste von Erfolgen konnte der Argentinische Eisenbahnerverband einen neuen Tarifvertrag für die Signalstellwerkswärter und Telegraphisten hinzufügen. Dabei ist eine wesentliche Erhöhung der Löhne und eine bessere zeitliche Verteilung der Dienstalterszulagen herausgekommen. Die nachstehende Tabelle gibt die alten und neuen Löhne in Pesos (1 Peso = 1,70 Rm.) an:

### Signalstellwerkswärter.

#### Breitspurige Bahnen.

Klasse	Alte Lohnsätze		Neue Lohnsätze	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Sonderklasse A	205	225	230	250
B	190	205	210	230
1. Klasse	175	190	190	210
2. "	155	170	170	190
3. "	140	155	155	170*
4. "	125	140*	140	155*

#### Normal- und schmalspurige Bahnen.

Klasse	Alte Lohnsätze		Neue Lohnsätze	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Sonderklasse A	195	215	215	235
B	180	195	195	215
1. Klasse	165	180	180	195*
2. "	150	165	165	180*
3. "	135	150	150	165*
4. "	120	135*	135	150*

### Telegraphisten.

#### 1. Klasse (6 Std.-Dienst).

##### Breitspurige Bahnen.

	Alte Lohnsätze		Neue Lohnsätze	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Telegraphist	160	200	190	230
Telegraphenbürovorsteher	250	300	270	320

##### Normal- und schmalspurige Bahnen.

Telegraphist	150	180*	180	210*
Telegraphenbürovorsteher	200	240	220	270

#### 2. Klasse (8 Std.-Dienst).

##### Breitspurige Bahnen.

	Alte Lohnsätze		Neue Lohnsätze	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Telegraphist	120	150*	135	175*
Telegraphenbürovorsteher	160	200	190	230

##### Normal- und schmalspurige Bahnen.

Telegraphist	110	140*	180	170*
Telegraphenbürovorsteher	150	180*	180	210*

Der Höchstlohn wird in der Regel nach 8 Jahren erreicht; die mit einem \* gekennzeichneten Höchstlöhne werden nach 6 Jahren erreicht.

Ferner wird den Signalstellwerkswärtern in Zukunft die Dienstkleidung geliefert.

Die Ferien sind festgesetzt auf:

7 Tage nach einem und bis zu 5 Dienstjahren;	10	"	"	"	10	"
12 " " fünf " " " "	12	"	"	"	15	"
15 " " zehn " " " "	15	"	"	"	15	"
15 " " mehr als	15	"	"	"	15	"

Der neue Tarifvertrag sieht ebenfalls ein besseres Verfahren zur Abwicklung von Beschwerden und Gesuchen vor. Während unter dem früheren Vertrag nur bestimmt war, dass diese schriftlich an den unmittelbaren Vorgesetzten einzureichen seien, ist nunmehr vereinbart, dass bei Ausbleiben einer befriedigenden Antwort innerhalb zehn Tagen die Angelegenheit durch einen aus drei Mitgliedern, einschliesslich des Antragstellers, bestehenden Ausschuss, dem Amtsvorstand unterbreitet wird. Falls das Ergebnis dieser Unterhandlung unbefriedigend ist, wird der Fall einer zentralen Beschwerdekommision unterbreitet, die in letzter Instanz mit dem Verwaltungschef verhandelt.

## Pensionierung mit 60 Jahren.

Der Personalabbau und die Verkürzung der Arbeitswoche in den Eisenbahnwerkstätten beunruhigen die englischen Eisenbahner immer mehr. Während junge Familienväter ihres Broterwerbs verlustig gehen, müssen ergraute Arbeiter auf dem Posten bleiben und sehen jeden Tag ein Stück der Möglichkeit schwinden, die wohlverdiente Pension zu geniessen. Der Ruf nach Pensionierung mit 60 Jahren findet daher immer grösseren Widerhall in den Reihen der Eisenbahnerschaft.

## Eisenbahneigener Autobetrieb schafft neue gewerkschaftliche Probleme.

Die englischen Eisenbahngesellschaften scheinen mit der Einrichtung bahneigener Kraftverkehrslinien Ernst zu machen. Möglicherweise werden kleine unrentable Eisenbahnlinien stillgelegt.

Die Lebensverhältnisse einer Anzahl Eisenbahner werden durch die teilweise Verschiebung des Verkehrs von der Schiene zur Strasse entscheidend beeinflusst. Darüber hinaus entstehen neue Personalkategorien: Kraftfahrer, Omnibusschaffner, Güterschaffner im Strassenverkehr, Garagen- und Werkstättenbedienstete. Es entstehen die Probleme der Rekrutierung, der Ueberführung vom Schienen- zum Strassendienst, Probleme im Zusammenhang mit der gleichzeitigen Verwendung in beiden Betriebsabteilungen, der Gestaltung des Lohn- und Arbeitsverhältnisses der neuen Kategorien, dem Unfallverhütungs-, Unfallentschädigungs- und Unfallversicherungswesen, — kurzum, es ist ein Neuland, welches sich hier vor einer Eisenbahnergewerkschaft auftut.

Der englische Eisenbahnerverband (N. U. R.) hat diese neuen Probleme in einer Vorstandssitzung eingehend besprochen und die Exekutive beauftragt, mit den Eisenbahngesellschaften Fühlung zu nehmen, sie auf alle sozialen Auswirkungen der bevorstehenden Massnahmen hinzuweisen und mit den Gesellschaften zu beraten, wie etwaige soziale Härten auszumergen seien.

Einem sowohl für den Schienen- als auch für den Strassenverkehr eingerichteten Unternehmen muss eine gemeinsame Gewerkschaft des Schienen- und Strassenverkehrspersonals gegenüberstehen.

## Ein dreizehnter Monat in Belgien.

Der Belgische Verband der Eisenbahner und des Personals der staatlichen Verkehrsanstalten hatte vor einiger Zeit die seit der Stabilisierung unerfüllt gebliebene Forderung auf eine laufende Teuerungszulage erneuert. Am 18. Dezember beschloss der Ministerrat, den Staatsbediensteten eine einmalige Zulage in Höhe des im Dezember 1928 erhaltenen Lohnes oder Gehalts einschl. der Familienzulagen zu gewähren. Die erste Hälfte war Ende Dezember fällig, die zweite Hälfte ist später, vermutlich gegen Ende März, zahlbar.

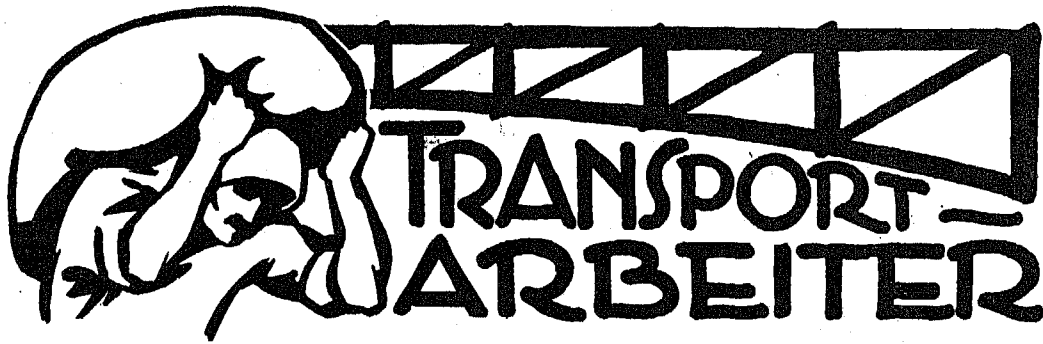
Am 21. Dezember fasste der Verwaltungsrat der belgischen Eisenbahngesellschaft einen gleichlautenden Beschluss, jedoch ohne etwas über den Auszahlungstermin zu bestimmen.

Der Verband wittert hinter dem Regierungsbeschluss, die Zulage in zwei Raten auszubezahlen, ein Wahlmanöver. Er drängt bei der Eisenbahngesellschaft darauf an, die Zulage im Laufe des Monats Januar auf einmal auszubezahlen.

## Kommerzialisierung und Modernisierung der jugoslawischen Staatsbahnen.

Im Haushaltsvoranschlag für 1929 stehen die Eisenbahnen als ein unabhängiger wirtschaftlicher Körper. Diese Neuerung soll nicht die strenge staatliche Ueberwachung über die Eisenbahnen aufheben, sondern lediglich der Eisenbahnverwaltung die Möglichkeit geben, unbehelligt vom bürokratischen Staatsapparat, moderne kaufmännische und industrielle Methoden einzuführen. Von dieser Kommerzialisierung verspricht man sich eine Verbilligung des Betriebes und eine Steigerung der Einnahmen.

Dem auf diese Grundlage gestellten Staatsunternehmen soll die deutsche Schwerindustrie eine Anleihe von 100 Millionen Mark gewähren, mit 7 % verzinsbar und rückzahlbar in 10 Jahren. Die Anleihe ist zur Modernisierung der Eisenbahnen bestimmt. Selbstverständlich würde das Material bei den Geldgebern bestellt.



## Bei den Hafentarbeitern in Nordafrika.

Algerien, ein Land von ca. 5 Millionen Einwohnern — 4 200 000 Arabern und nur 800 000 Seelen europäischen Ursprungs, worunter 500 000 Franzosen — ist offiziell keine Kolonie, sondern bildet einen Teil Frankreichs. Es ist in 3 Provinzen (Departements), Algier, Oran und Constantine eingeteilt, die wie die eigentlichen französischen Departements ihre Abgeordneten ins französische Parlament wählen. Wahlberechtigt sind aber nur Franzosen und diejenigen — hauptsächlich Italiener und Spanier —, welche sich naturalisieren liessen und damit das französische Staatsbürgerrecht erwarben. Die Eingeborenen selber, die 4 200 000 Araber, welche im Land ihrer Väter, den jetzigen französischen Provinzen, geboren wurden und leben, besitzen, sofern sie sich nicht persönlich naturalisieren liessen, kein Wahlrecht. Sie dürfen und müssen Steuer bezahlen, sie dürfen und müssen im französischen Heere ihrer Dienstpflicht genügen, sie durften und mussten im Weltkrieg für Frankreich kämpfen, bluten und sterben, sie dürfen und müssen das selbe in einem folgenden Kriege tun, das Wahlrecht aber haben sie nicht, es sei denn, dass sie, wie ich bereits sagte, durch Naturalisierung das französische Staatsbürgerrecht erwerben. Wie wenig Lust sie dazu haben zeigt der Umstand, dass bisher nur 3 000 diesen Schritt taten.

Ich lasse mich über diesen Mangel an Bürgerrechten etwas mehr aus, weil er, wie später ersichtlich, von grossem Einfluss auf Entwicklung und Wachstum der Gewerkschaftsbewegung in Algerien ist.

Das Land, welches hauptsächlich von seinen landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Getreide, Wein, Olivenöl, lebt, hat 6 wichtige Ausfuhrläfen: die Stadt Algier, ferner Oran, Mostaganem, Bougie, Philippeville und Bône. Die Hafentarbeiter in diesen Städten, schätzungsweise 4—5 000 an der Zahl, wovon ca. 2 000 in Algier selbst, sind so gut wie zu 100 % Araber. Europäer oder Abkömmlinge von Europäern kommen unter ihnen nur sporadisch vor. Der Arbeitstag beträgt offiziell 8 Stunden, tatsächlich wird aber oft viel länger gearbeitet. Die Löhne sind sehr unterschiedlich. Während z. B. in Bône Fr. 28.— im Tag bezahlt werden — dies ist allerdings wenig, doch verhältnismässig gut im Vergleich z. B. zu den Hafentarbeitern Bor-

deaux' die, ehe sie im November v. J. durch einen achtwöchigen Streik den Lohn auf Fr. 35.— brachten, für Fr. 31.— arbeiteten —, verdienen die Docker in einem der kleinsten Häfen, Philippeville, Fr. 24.— täglich und in dem viel grösseren Oran nur Fr. 21.—.

Im übrigen herrschen schreckliche Misstände, u. zw. nicht nur unter den Hafentarbeitern, sondern unter der ganzen einheimischen Arbeiterschaft, die von den weissen Herrschern, wo angängig aber noch mehr von ihren eigenen Landsleuten, Rassen- und Glaubensgenossen, in schändlicher Weise ausgebeutet wird. Auflehnung des Einzelnen gegen diese Ausbeutung ist unmöglich, gemeinsamer Widerstand äusserst schwierig. In der kulturell noch durchaus unentwickelten, in elenden Hütten lebenden und teils noch ein Nomadendasein führenden Landbevölkerung haben die europäischen und arabischen Grundbesitzer, Kaufleute und Industriellen eine unerschöpfliche Reserve an gefügigen, willigen Arbeitskräften, die stets bereit sind, nötigenfalls unter noch erbärmlicheren Arbeitsbedingungen die Plätze derjenigen einzunehmen, die mit den bestehenden Bedingungen nicht zufrieden sind und versuchen, sich gegen diese zur Wehr zu setzen. Ihre Vorgesetzten, die von der französischen Regierung ernannten „Kajids“, herrschen über die Landbevölkerung als unumschränkte Herrscher und liefern den Dorfbewohner, wenn nötig gegen seinen Willen, dem Unternehmer als Streikbrecher. Und was dann den „Kajids“ vielleicht noch nicht gelingen mochte, das gelingt den „Marabuts“. Diese, meist Männer, die eine oder mehrere Pilgerfahrten nach Mekka unternommen haben, stehen im Geruche der Heiligkeit und üben einen unglaublichen Einfluss nicht nur in geistlicher, sondern auch in materieller Hinsicht auf die grösstenteils fanatisch gläubige mohammedanische Bevölkerung aus. Ihr Wort ist Gesetz. Wenden sie sich gegen jemanden, dann wird ihr Opfer moralisch und materiell von seinen eigenen Verwandten gemieden und boykottiert. Vielfach sind diese „Marabuts“ selbst Unternehmer und sie verachten die materiellen Dinge dieser Welt durchaus nicht. Ihre geistliche Macht missbrauchend, saugen sie ihre armen Glaubensgenossen bis aufs Mark aus. Und soweit sie nicht selbst Unter-

nehmer sind, stehen sie im wirtschaftlichen Kampf in der Regel auf seiten der Arbeitgeber als Gegner der Arbeiter, deren wachsender Widerstand nur allzuoft von ihnen bekämpft und gebrochen wird.

Dass es bei solchen Zuständen — selbst wenn es nicht noch andere ungünstige Faktoren gäbe — äusserst schwierig ist, die geistig noch wenig entwickelten arabischen Arbeiter zu organisieren, ist klar. Es sind aber noch mehr ungünstige Faktoren vorhanden. Ein Teil der nicht-arabischen Arbeiter, die naturgemäss leichter für die gewerkschaftliche Organisation zu gewinnen sind, ist spanischen und italienischen Ursprungs, besitzt ebensowenig wie die Araber das französische Staatsbürgerrecht und darf deshalb nur als Vergünstigung in Algerien leben und arbeiten. Tun sie das Geringste, was den Arbeitgebern nicht behagt, so laufen sie Gefahr, ausgewiesen zu werden. Das will sagen, dass wenn sie sich dazu bereithalten lassen, Mitglied ihrer Gewerkschaft zu werden, sie scharf aufpassen, dass davon in der Praxis nach aussen hin nicht zu viel in Erscheinung tritt. Und sogar französischen Staatsangehörigen, die nicht auf algerischem Boden geboren wurden, hängt das Damoklesschwert der Ausweisung über dem Kopfe, sobald sie der besitzenden Klasse in Algerien durch ihr Verhalten etwas zu lästig werden.

(Fortsetzung folgt). EDO FIMMEN.



Nach dem Dockerstreik in Bordeaux.

Der vor kurzem von den Hafentarbeitern in Bordeaux errungene Sieg ist noch in frischer Erinnerung. Ein aus der Feder von E. Vignaud, Sekretär der französischen Hafentarbeiterföderation stammender, in deren Organ erschienener Artikel gibt diesem Sieg erhöhte Bedeutung, da er zeigt, dass die Arbeiter in ihrem Kampfe nicht nur mit den örtlichen Arbeitgebern, sondern mit dem französischen Reeder- und Hafenskapital als Ganzes zu tun hatten. Er sagt:

„Für uns handelt es sich darum, auf die Bedeutung des Ergebnisses dieses Konfliktes hinzuweisen, in dem die Vermessenheit der Arbeitgeber Bordeaux' und der grossen Herren an der Spitze der Landeskomitees der Reeder und Hafentarbeiter radikal gebrochen wurde. Zwei Monate lang haben diejenigen, denen das Glück hold war, unerhörte Summen Geldes ausgegeben, um die Forderungen ihrer Arbeiter zunichte zu machen. Zwei Monate lang suchten sie in unverünftiger Hartnäckigkeit den Sieg, der sich immer in dem Moment von ihnen abwendete, wo sie glaubten, ihn erhaschen zu können. Zwei Monate lang haben sie die Stimme der Vernunft erstickt, bis sie schliesslich die Oberhand erlangte.

Wie gesagt, unerhörte Summen sind ausgegeben worden. Ihre genaue Höhe wissen wir nicht, doch das ist Nebensache. Was wir wissen ist, dass die Arbeitgeber, welche sich auf ein solches Abenteuer

einlassen, die Mittel nicht aus ihren eigenen Kassen, noch aus derjenigen ihrer lokalen Vereinigung schöpfen. Vor Eintritt in einen so rücksichtslosen Kampf, wie derjenige, welcher soeben in der Kapitulation der Arbeitgeber sein Ende nahm, wird bei den Vorständen der Hafnarbeitgeber- und Reeder-Vereinigungen Rat eingeholt und nur auf ihren Ratschlag und ihre Verpflichtung hin, ihn zu finanzieren, ist der Kampf auch aufgenommen worden."

### Arbeitsbedingungen der Stauereiarbeiter in Mar del Plata (Argentinische Republik).

Dem Stauereiarbeiterverband von Mar del Plata (Argentinische Republik) ist es gelungen, bei den Unternehmern, mit Ausnahme der *Mihanovich Shipping Company*, die Anerkennung folgender Bedingungen durchzusetzen:

1. Anerkennung des Verbandes.
2. Keine Massregelung der Arbeiter, welche die Forderungen aufgestellt haben.
3. Zulassung eines Verbandsdelegierten zu jedem Schiff.
4. Tägliche Höchstarbeitsdauer von 8 Stunden.
5. Täglicher Lohn von \$ 8 (ca. R.M. 13.—); \$ 16 für Arbeit bei Nacht oder an Feiertagen.
6. Für jegliche Arbeitsverrichtung, unabhängig von ihrer Dauer, ist mindestens ein halber Tag oder eine halbe Nacht zu vergüten.
7. Wird während der gewöhnlichen Essenspausen Arbeit verlangt, so hat Zahlung zu dem Satze von \$ 4 pro Stunde bei Tag, oder von \$ 8 pro Stunde bei Nacht zu erfolgen.
8. Ohne gerechtfertigten Grund darf niemand entlassen werden.
9. Stückerarbeit beim Laden oder Entladen ist unzulässig.



### Gesetz für Privatkraftwagenführer in Oesterreich.

Die österreichischen Genossen kämpfen seit Jahren für eine gesetzliche Regelung der Rechtsverhältnisse der Kraftwagenlenker im Privatdienst, die bisher nach dem Hausgehilfengesetz behandelt wurden. Der lang umstrittene Entwurf ist am 20. Dezember v. J. dank der Beharrlichkeit des Kollegen Forstner vom Nationalrat zum Gesetz erhoben worden. Nachstehend seien die wichtigsten Bestimmungen angeführt:

Als Privatkraftwagenführer sind Dienstnehmer anzusehen, die zur Führung von Kraftwagen verwendet werden, sofern diese Dienste ihre Erwerbstätigkeit hauptsächlich in Anspruch nehmen und nicht vorwiegend für einen land- oder forstwirtschaftlichen Betrieb oder für einen Betrieb geleistet werden, auf den das Gesetz über den Achtstundentag Anwendung findet. Die *Arbeitszeit* darf ohne Einrechnung der Arbeitspausen nicht mehr als höchstens acht Stunden innerhalb 24 Stunden betragen. Die Ueberschreitung dieser Arbeitszeit um

zwölf Ueberstunden in der Arbeitswoche ist zulässig. Während der täglichen Arbeitszeit sind zum Einnehmen der Mahlzeiten angemessene *Arbeitspausen* in der Gesamtdauer von mindestens zwei Stunden zu gewähren. Für *Ueberstunden* ist ein Zuschlag von mindestens 25 Prozent auf das für die regelmässige Arbeitszeit vereinbarte Entgelt zu zahlen, doch kann diese Entlohnung auch durch vertragsmässige Festsetzung von Pauschbeträgen geregelt werden. Wöchentlich ist eine 24stündige *Ruhezeit* (an einem Sonn- oder Wochentag) oder je eine sechsstündige Ruhezeit an zwei Tagen der Woche zu gewähren; im letzten Falle hat in der Regel eine dienstfreie Nacht voranzugehen oder nachzufolgen. Der jährliche *ununterbrochene* Urlaub beträgt eine Woche, wenn das Dienstverhältnis ununterbrochen schon ein Jahr und zwei Wochen, wenn es ununterbrochen schon fünf Jahre gedauert hat. Während des Urlaubs hat der Beurlaubte Anspruch auf seine Geldbezüge. Ist die Verpflegung vereinbart und wird sie dem Beurlaubten nicht geleistet, so hat er für jeden Urlaubstag sein tägliches Krankengeld zu beanspruchen, das ihm bei Antritt seines Urlaubs für die Urlaubsdauer im voraus auszubezahlen ist. Der Dienstgeber ist verpflichtet, dem Privatkraftwagenführer die erforderliche *Arbeitskleidung* sowie die erforderlichen *Schutzmittel gegen Wetterunbilden* unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Wird dem Privatkraftwagenführer als ein Teil des Entgeltes *Kost oder Wohnung* gewährt, so muss die Kost gesund und ausreichend sein; die Wohnung darf nicht gesundheitsschädlich sein. Bei *Kündigung* des Dienstverhältnisses ist, wenn nicht etwas anderes vereinbart wurde, eine 14tägige Kündigungsfrist einzuhalten.

Die zu der Gesetzesvorlage beim Ausschuss eingebrachten 20 Minoritätsanträge von Forstner wurden ausnahmslos abgelehnt. Dieser hat in der sich daran anschließenden Debatte seine Unzufriedenheit über die unzulänglichen Bestimmungen zum Ausdruck gebracht, die zum Teil noch nicht mal so weit gehen als die zwischen dem Freien Gewerkschaftsverband und dem österreichischen Automobilklub getroffene Vereinbarung.

Besonders zu bemängeln ist, dass Ueberstunden mit nur 25% höher entlohnt werden müssen, während alle anderen derartigen Gesetze einen 50%igen Zuschlag vorsehen. Der Automobilklub war auch mit einem längeren Urlaub einverstanden als ihn das Gesetz festsetzt. Forstner warf der Regierung vor, nicht mal zugestehen zu wollen, was die Gewerkschaften bereits mit den Unternehmern vereinbart haben und diese dadurch über das eigene Schutzbedürfnis hinaus zu schützen.

### Empfohlene Hotels und Restaurants.

**American Hotel,**  
Amsterdam.

Erstklassiges Hotel, Restaurant  
und Café.

Lage im Zentrum der Stadt.  
Versammlungslokale usw.  
Mässige Preise.

# STRASSEN BAHNEN

*Lohnerhöhung bei der Nebenbahn Aigle-  
Ollon-Monthey (Schweiz).*

Das Personal der Linie Aigle-Ollon-Monthey musste im Jahre 1922, als sich die Gesellschaft in einer besonders schwierigen Lage befand, in eine Gehaltskürzung einwilligen, die Hand in Hand ging mit der Abschaffung der in der Gehaltsordnung vorgesehenen regelmässigen Aufbesserungen. Der Geschäftsgang war in den letzten Jahren etwas besser, weshalb das Personal diesen Sommer die Wiedereinführung der in der Regel 120 Franken betragenden Gehaltserhöhungen gefordert hat. Die Gesellschaft bot die Hälfte der Erhöhungen, jedoch nur als Gratifikation für 1928, an. Nachdem dies vom Personal zurückgewiesen worden war, forderte der Schweizerische Eisenbahner-Verband die Einberufung der Schlichtungsstellen von Waadt und Wallis. Diese Schlichtungsinstanzen tagten am 17. Dezember in Aigle. Nach langen Debatten, in deren Verlauf die Personalvertreter den Standpunkt vertraten, dass es in Anbetracht der niedrigen Gehälter dringend notwendig sei, die regelmässigen Aufbesserungen wieder einzuführen, einigten sich die Parteien unter dem Vorbehalt, dass ihre Auftraggeber bis 25. Januar ihre Zustimmung dazu geben, auf einen Verständigungsvorschlag, wonach die Gratifikation für 1928 (Hälfte der regelmässigen Aufbesserung) als Gehaltserhöhung betrachtet wird. Die Gesellschaft hatte ferner versprochen, wenn möglich nach Feststellung der endgültigen Betriebsergebnisse für 1928 den am schlechtesten bezahlten Bediensteten Gratifikationen zu gewähren. Wie bescheiden die Forderung des Personals ist, kann man daraus ersehen, dass die Auszahlung der jährlichen Aufbesserung in halber Höhe für die Gesellschaft eine Ausgabe von nur ca. 1 300 Franken bedeutet. Die monatlichen Gehälter betragen 230, 255, 265, 275, 330, und nach vielen Dienstjahren 355 Franken im Maximum.

Abonnieren Sie sich auf die

„**ANNALEN DER  
GEMEINWIRTSCHAFT**“.

Internationale Rundschau in  
Englisch, Französisch, Deutsch  
und Spanisch.

Die „Annalen der Gemeinwirtschaft“ erscheinen viermal jährlich, in Nummern von 96 Seiten in Oktav. Arbeiterorganisationen, und durch ihre Vermittlung auch deren Mitglieder, können Vorzugsabonnements zu einem 40 % reduzierten Preise, d. i. Schw. Fr. 15.— im Jahr, nehmen.

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genf.

# SEELEUTE

## Die Seeleute und das Wahlrecht.

Wenige unserer staatsbürgerlichen Rechte sind so grundsätzlicher und tieferer Natur wie gerade das Wahlrecht, denn durch dieses hat jeder Bürger die Möglichkeit, in allen, die Allgemeinheit betreffenden Fragen seine Meinung zur Geltung zu bringen. In der Frage des Wahlrechts haben im Laufe der Zeiten natürlich verschiedene Verhältnisse bestanden, der Grundsatz selber geht aber bis auf die Anfänge unserer Gesellschaftsordnung zurück.

Das allgemeine Wahlrecht ist nicht besonders alt, es hat sich aber in fast allen zivilisierten Ländern eingebürgert. Es kommt jedoch vor, dass bestimmte Gruppen keine Gelegenheit haben, von diesem Rechte Gebrauch zu machen. Eine solche Gruppe sind die Seeleute, die vielfach auf lange Zeit hinaus von ihrem Wohnort abwesend sind. In manchen Ländern hat man aber ein Verfahren eingeführt, welches den Seeleuten gestattet, ihr gesetzliches Stimmrecht, selbst bei Abwesenheit, auszuüben.

Da wir in letzter Zeit für diese Frage ein lebhaftes Interesse in Seemannskreisen feststellen konnten, haben wir die Verhältnisse in den verschiedenen Ländern untersucht und wir beginnen nachstehend mit der Veröffentlichung der Ergebnisse unserer Erkundigungen.

Einleitend möchten wir bemerken, dass die in Frage kommenden Länder in zwei grundverschiedene Gruppen eingeteilt werden können. In den zur einen Gruppe gehörenden Ländern, z. B. in Holland und Grossbritannien, können sich die Seeleute durch Erteilung einer Vollmacht an eine andere Person an den Wahlen beteiligen, während in den Ländern der andern Gruppe, worunter Norwegen und Dänemark, die Seeleute ihr Wahlrecht direkt durch Einsendung ihrer Stimmzettel an die betreffenden Wahlbüros ausüben.

Nachstehend eine Uebersicht über die in den verschiedenen Ländern bestehenden Verhältnisse: Vor kurzem ist in Holland ein neues Gesetz in Kraft getreten. Vor Erlass desselben hatten die sich bei der Wahl im Auslande oder zur See befindlichen Seeleute keinerlei Möglichkeit, ihr Wahlrecht auszuüben, doch nunmehr können sie durch Bevollmächtigung einer anderen Person verhindern, dass ihre Stimme verloren geht.

Will ein Seemann sein Wahlrecht durch Bevollmächtigung ausüben, so hat er dazu an die Gemeinde, bei der er als wohnberechtigt eingetragen ist, ein diesbezügliches Ersuchen zu richten. Dies geschieht durch Ausfüllung eines zu diesem Zwecke erhältlichen Formulars. Diese Formulare werden in der Zeit

zwischen dem 15. September und dem darauf folgenden 1. Januar verabfolgt und müssen zwischen dem 1. Oktober und dem den Wahlen vorausgehenden 1. Januar eingeliefert werden. Nach ordnungsgemässer Ausfüllung und Einsendung des Formulars, spätestens aber eine Woche nach Aufstellung der Kandidatenlisten, was gewöhnlich im Mai geschieht, hat sich der Betreffende persönlich auf dem Rathaus vorzustellen, um als Abwesender in die Wählerliste eingetragen zu werden und gleichzeitig die Person anzugeben, welcher er Vollmacht geben wird. Diese Person kann mit erscheinen und an Ort und Stelle die Vollmacht erhalten; geschieht dies nicht, so hat die angewiesene Person die Vollmacht innerhalb fünf Tagen, nachdem sie vom Bürgermeisteramt dazu aufgefordert worden ist, abzuholen, andernfalls wird sie ungültig. Der Wähler kann dann für die selbe Wahl auch keine zweite Vollmacht mehr erteilen. Eine einmal erteilte Vollmacht kann auch nicht mehr zurückgezogen werden. Der Bevollmächtigte muss selber wahlberechtigt und in der gleichen Gemeinde wie der Vollmachtgeber als Wähler eingetragen sein. Ein Wähler darf nicht mehr als eine Vollmacht annehmen; eine Ausnahme wird nur für Familienmitglieder gemacht, für welche höchstens zwei Vollmachten erteilt werden dürfen.

Das neue Gesetz bedeutet für die Seeleute zweifelsohne eine gewisse Verbesserung, in einer Reihe von Fällen ist ihr Recht aber illusorisch. Fürs erste sind mit dem neuen Verfahren allzuviel Formalitäten verknüpft, und dann muss sich der Seemann mindestens einmal in der Zeit vom 1. Oktober bis zur Aufstellung der Kandidatenlisten, d. i. im Mai des folgenden Jahres, auf dem Rathaus seines Wohnortes persönlich einfinden. Es werden also diejenigen Seeleute, die in dieser Zeit sich im Auslande aufhalten oder keine Gelegenheit haben, ihren Wohnort aufzusuchen, kurzerhand ausgeschaltet. Im übrigen sind bei dem Verfahren Missbräuche möglich, obgleich man solche durch die Bestimmung, dass eine Person Inhaber von nur einer Vollmacht sein kann, zu umgehen versucht hat.

Man kann sogar berechtigte Zweifel in diese Reform setzen, die geeignet sein soll, die Seeleute für politische Fragen zu interessieren.

In England z. B., wo ein ähnliches Verfahren besteht, hat man damit keine glänzenden Resultate erreicht, was nachfolgende Zahlen deutlich zeigen. Bei den allgemeinen Wahlen im Jahre 1922 sind in den betreffenden Wahlkreisen 172 451

Personen als abwesend aufgeführt worden. Mit Ausnahme dreier Wahlkreise, worüber Angaben fehlen, wurden an Wähler, die sich auf englischem Gebiet befanden und deren Adresse bekannt war, 97 530 Stimmzettel verschickt; von diesen wurden vor Feststellung des Wahlergebnisses 40 295 zurückgesandt. Die Zahl der abwesenden Wähler, welche von dem Recht der Bevollmächtigung Gebrauch machten, belief sich nur auf 4 173. Diese Zahlen beziehen sich auf sämtliche Wahlberechtigten, nicht nur bloss auf die Seeleute und man kann aller Wahrscheinlichkeit nach wohl annehmen, dass ihre Wahlbeteiligung recht gering war.

In einem späteren Artikel werden wir auf diese Frage noch zurückkommen.



### Eine Statistik über Esperanto.

Die „Universala Esperanto-Asocio“ hat unlängst das Ergebnis einer von ihr durchgeführten Untersuchung über den Umfang der Esperantobewegung veröffentlicht.

Obwohl 7 000 über die ganze Welt zerstreute Orte die ausgeschickten Fragebogen beantwortet haben, hält der Leiter der Untersuchung, Dr. Dietterle in Leipzig, deren Ergebnis noch für sehr unvollständig.

Die 7 000 Orte verteilen sich auf über 100 Länder, die insgesamt gut 126 000, in Gruppen organisierte Esperantisten zählen.

Die Zahl der Gruppen betrug u. a. in Grossbritannien 490, in Frankreich 500, in Deutschland 1087, in der Tschechoslowakei 1114, in der Sowjetrepublik 425, in Japan 112, in China 29, in Persien 8, in Brasilien 47, in Kuba 43, in Argentinien 37, in Mexiko 11, in den Vereinigten Staaten 215, in Neuseeland 72 und in Australien 69.

### Esperanto-Lehrgänge für Parlamentsmitglieder.

Schwedische Abgeordnete erlernen zurzeit Esperanto und machen, wie es scheint, schnelle Fortschritte. Der Kursus wird im Parlamentsgebäude selbst gegeben.

Wenn nun in naher Zukunft einmal im Parlament die Frage des Esperantounterrichts in den Schulen zur Diskussion stehen wird, können wenigstens Parlamentarier mit Sachkenntnis darüber sprechen.

### Ausführung der Kongressbeschlüsse betr. Esperanto.

Die Arbeiter-Esperantisten-Organisationen in den verschiedenen Ländern sind bereit, gegebenenfalls unseren Verbänden bei der Ausführung unserer Stockholmer Beschlüsse in jeder Weise behilflich zu sein. Nachstehend die Adressen:

Oesterreich: Angerstr. 14 (Arbeiterheim), Wien XXI.

Frankreich: }

Belgien: } 177, Rue de Bagnolet, Paris XX.

Schweiz: }

Ungarn: Jozsef-köut 9, I. 3, Budapest VIII.

Deutschland: Wasastr. 16, Leipzig C. I.

Niederlande: Brinkstr. 7, Amsterdam-Oost.

Polen: Marszalkowska 81, Warszawa (Warschau).

Belgien: „Achtuerehuis“, Carnotstraat 12, Antwerpen.

### Eingegangene Bücher.

„Paris en 9 tagoj“ (Paris in 9 Tagen). Verlag: Office Central du Tourisme Français, 13, Rue Drouot, Paris. X.

### Esperanto in der I.T.F.

Die bulgarische Eisenbahner-Organisation, die wie der schwedische Eisenbahner-Verband das nachahmenswerte Beispiel gegeben hat, in ihrem Verbandsorgan eine Esperantorubrik zu eröffnen, verschickte auch ihre Neujahrsglückwünsche an die ausländischen Kameraden in Esperanto.

# VERMISCHTES

## Das Mitspracherecht der deutschen Eisenbahner.

Am 14. Dezember 1928 ist eine alte gewerkschaftliche Forderung der deutschen Eisenbahner teilweise in Erfüllung gegangen.

Zum 1. Januar 1929 waren eine Anzahl Sitze im Verwaltungsrat der Reichsbahngesellschaft zu besetzen. An Kandidaten fehlte es nicht. Die Gewerkschaften erneuerten die Ansprüche des Personals auf einen Teil der Sitze des Verwaltungsrates. Die Regierung forderte den Hauptbeamtenrat und den Hauptbetriebsrat auf, sich auf einen Kandidaten zu einigen. Nach langwierigen Verhandlungen zwischen den in den beiden Körperschaften vertretenen Gewerkschaften kam es zu einer Einigung. Der Vorsitzende des Hauptbeamtenrates und der Bewerber der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer traten im Interesse der Einigung freiwillig von der Kandidatur zurück, sodass die Kandidatur des Kollegen Herrmann, 2. Vorsitzender des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands, allein übrig blieb.

Am 14. Dezember hat die Reichsregierung den Kollegen Herrmann zum Mitglied des Verwaltungsrates der Eisenbahngesellschaft ernannt. Ohne übertriebene Hoffnungen an die Ernennung zu knüpfen, begrüsst der Einheitsverband diese als Fortschritt auf dem Wege zur gleichberechtigten Mitwirkung des Personals.

## Altersrenten in Süd-Afrika.

Ab 1. Januar 1929 erhalten alle unbemittelten 65-jährigen Süd-Afrikaner eine Altersrente aus Staatsmitteln. Die Einkommensgrenze ist festgesetzt auf £ 51.- für Weisse und £ 33.- für Farbige. Die sich unter diesen Grenzen bewegenden Einkommen werden durch jährliche Renten von £ 3.- bis £ 30.- für Weisse bzw. £ 3.- bis £ 18.- für Farbige ergänzt. Einkommen und Rente dürfen £ 54.- bzw. £ 36.- nicht übersteigen.

In diesen Ziffern liegt eine Andeutung, was in Süd-Afrika als Existenzminimum angesehen wird.

Merkwürdig ist, dass das Berechtigungsalter für Farbige ebenso hoch angesetzt wurde wie für Weisse, wo doch behauptet wird, die durchschnittliche Lebensdauer der Farbigen sei bedeutend kürzer als die der Weissen.

## Die Zwangsschlichtung ...

Die Gesetze des Australischen Bundes schreiben vor, dass alle Arbeitskonflikte vor dem Schiedsgericht ausgetragen werden müssen. Nach langjährigen bösen Erfahrungen sind die australischen Eisenbahner für das Schlichtungswesen alles andere als begeistert. Die Schlichter erfreuen sich einer zweifelhaften Popularität. „The Railroad“, ein Gewerkschaftsorgan, fällt über sie folgendes Urteil:

„Schlichter an Staats- und Bundesschlichtungsstellen werden angeblich zu diesem Amt ernannt wegen ihres klaren Blickes und ihrer Kenntnis industrieller Angelegenheiten.

Bei den jetzigen Gebräuchen erhalten verschiedene unter ihnen ihr Amt, weil sie in ihrem eigentlichen Tätigkeitsfeld zu nichts mehr nütze sind.“

## ... und das Streikrecht in Australien.

Vom 5. bis 9. Oktober 1928 tagte in Brisbane der Kongress des Gewerkschaftsbundes von Queensland. Zum Streikrecht äusserte der Kongress sich in folgender Resolution:

„Das Streikrecht ist in den Händen der Arbeiterschaft eine der mächtigsten Waffen zur Führung des Klassenkampfes. Der Kongress erklärt sich mit der Streikpolitik einverstanden. Ungeachtet des Umstandes, dass Parlament und Gerichte den Streik als gesetzwidrig bezeichnen, empfiehlt er den Gewerkschaften, von der Streikwaffe Gebrauch zu machen und es wird ihnen dabei, wenn Lage und Umstände es erfordern, Unterstützung zugesichert.“

## Die erste Untergrundbahn in Japan.

Tokio ist die erste Stadt des Orients, die zur Lösung des Verkehrsproblems zum Bau einer Untergrundbahn geschritten ist.

Die Eröffnung des neuen städtischen Verkehrsmittels hat vor kurzem stattgefunden. Das Publikum legte eine solche Begeisterung an den Tag, dass die Bahn am ersten Tage über 100 000 Fahrgäste zu befördern hatte. Sie verbindet zwei dicht bevölkerte Vorstädte miteinander: Ueno und Asakusa. In bezug auf Anlage und rollendes Material ist man dem Beispiele New-Yorks gefolgt. Die Bahn ist nur 2½ km. lang, doch sind noch 9 weitere Linien geplant, sodass ein regelmässiger Verkehr zwischen Tokio und allen Vorstädten wird stattfinden können. In den Wagen der neuen Bahn ist Platz für 120 Personen vorhanden, worunter 40 Sitzplätze. Der nötige Strom wird von zwei Zentralen geliefert und im Hinblick auf die häufigen Erdbeben wurden alle Kunstwerke aus Beton hergestellt, sodass sie selbst den heftigsten Erschütterungen trotzen können.

## Durchgangs-Wagenzug bei der Städtischen Strassenbahn, Dresden.

Bei der Dresdener Strassenbahn wurden vor kurzem zwei Wagenzüge in den Verkehr gebracht, die eine Zugeinheit insofern bilden, als drei getrennte Wagenteile derart miteinander verbunden sind, dass die Fahrgäste aus einem in den anderen Wagenteil gelangen können. Der mittlere Wagenteil, als grosse Plattform gestaltet, besitzt eine doppeltürige Öffnung. An beiden Zugenden befinden sich ebenfalls Zugangstüren.

Die Züge sind ca. 23 m. lang und die drei Wagenteile weisen 117 Steh- und Sitzplätze auf. Jeder Zug ist mit drei voneinander unabhängigen, schnellwirkenden Bremsen ausgerüstet: einer elektrischen Kurzschlussbremse, einer auf alle vier Achsen wirkenden Handbremse und einer elektromagnetischen Schienenbremse mit vier magnetischen Schienenschuhen, die sich bei voller Betätigung auf die Schienen pressen, wodurch der Zug auf kürzeste Entfernung zum Stillstand gebracht werden kann. Das Zuginnere ist sehr bequem eingerichtet und in einem der Wagenzüge ist probeweise eine Lautsprecheranlage eingebaut worden; diese soll für den Haltestellenabruf dienen, der vom Führerstand aus erfolgt.

## Erhebung über die Beschäftigung farbiger Seeleute.

In Holland hat der Verkehrsminister eine Kommission eingesetzt, welche die Aufgabe hat, eine Untersuchung über die Frage der Beschäftigung farbiger Arbeitskräfte zur See vorzunehmen. U. a. haben in dieser Kommission Sitz Van Dugteren, Vorstandsmitglied des der I.T.F. angehörigen holländischen Transportarbeiter-Verbandes und Veenstra, Vorsitzender des Verbandes der holländischen Maschinisten und 2. Sekretär der Offiziers-Internationale.

## Grosse Verschmelzung von Transportarbeitergewerkschaften in England.

Die vorbereitenden Schritte zur Verschmelzung der *Transport and General Workers' Union* und der *Workers' Union* in England nehmen feste Form an. Die Vorstände der beiden Organisationen haben sich auf einen Verschmelzungsplan geeinigt, der den Mitgliedern mit einer Empfehlung der beiden Vorstände unterbreitet worden ist. Ueber das ganze Land werden Versammlungen abgehalten, wo die nötige Aufklärung über die neuentstandene Lage gegeben wird. Nach der Verschmelzung wird die Organisation einen Mitgliederstand von ca. 450 000 Köpfen aufweisen.

## Schiffsinspektion in Amerika.

Auf die Katastrophe der *Vestris* hin ist beim amerikanischen Senat ein Gesetzesvorschlag eingebracht worden, wonach alle ausländischen Schiffe vor dem Ver-

lassen der amerikanischen Häfen von den amerikanischen Behörden inspiziert werden sollen.

(*Steamship Inspection Service*).

## Kündigung der Tarifabkommen in Skandinavien.

Die Seeleuterverbände der drei skandinavischen Länder haben sämtliche bestehenden Kollektivabkommen gekündigt. In Schweden laufen die Verträge am 31. Januar 1929 ab. Es sind bereits Verhandlungen aufgenommen worden. In Norwegen läuft der Vertrag für die grosse Fahrt ebenfalls am 31. Januar 1929 ab, während die in Dänemark gültigen Verträge mit dem 1. April 1929 ablaufen.

## Das Rettungswesen zur See.

Die Novemberstürme, welche die Küsten Westeuropas heimsuchten, haben ausser den schweren Schiffsverlusten viele Opfer an Menschenleben gefordert. Jeder von uns hat die entsetzlichen Tragödien miterlebt, die sich auf der Wasserfläche, manchmal unweit der Küste, abgespielt haben, und hat mit Bewunderung und Ehrfurcht die Versuche der Seehelden verfolgt, zur Unzeit in ihren schmalen Rettungsbooten Schiffbrüchige von Bord zu holen. Leider waren viele dieser Versuche zum Misslingen verurteilt und mancher Retter hat dabei das Leben eingebüsst.

Wird für die Hinterbliebenen ausreichend gesorgt? — War das Material wohl immer in Ordnung? — Reichte das Rettungsmaterial aus? — All das sind Fragen, die sich einem aufdrängen und den Gedanken wachrufen, ob es nicht an der Zeit ist, in allen Ländern das Rettungswesen in die Hände des Staates überzuführen. Stichhaltige Gründe, um weniger Hingebung zu befürchten, sind nicht vorhanden. Befindet sich nicht das Lotswesen in Staatshänden? Ist an der kommunalen Feuerwehr etwas auszusetzen?

Ohne auch nur im geringsten dem Ansehen der privaten Rettungsgesellschaften Eintrag zu tun, darf man die Frage stellen, ob die Zeit nicht gekommen sei, das Rettungswesen zur See als eine Sache des Staates zu betrachten. Es gibt bereits vier Länder mit staatlichem Rettungsdienst: Belgien, Dänemark, Russland und die Vereinigten Staaten. In anderen Ländern werden privaten Gesellschaften mehr oder weniger erhebliche Zuschüsse gewährt. Warum wohl widersetzen sich deren Leitungen so hartnäckig der Verstaatlichung? Können sie denn ihre wertvollen Dienste nicht auch dem Staate widmen? Wie viele gibt es nicht, die in öffentlichen Körperschaften im Allgemeininteresse tätig sind!

Es handelt sich also nicht darum, ob die privaten Rettungsgesellschaften ihren Aufgaben gewachsen sind, sondern es handelte sich um die Anerkennung des Grundsatzes: das Rettungswesen gehört zu den Aufgaben des modernen Staates. Der moderne Staat hat auch auf diesem Gebiete grössere Möglichkeiten als die private Gesellschaft.