



I.T.F.

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

1930.

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

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

AUS DEM INHALT:

Eisenbahner: Das Mitspracherecht auf internationalem Gebiet.	2
Ein gesetzliches Verbot des Einmann-Systems.	3
Bei den Schlafwagen.	3
Die automatische Kuppelung wird von neuem erprobt.	4
Hafenarbeiter: Arbeitsbedingungen der argentinischen Hafenarbeiter.	5
Strassenverkehr: Neugesetzliche Regelung des Kraftfahrwesens und des Strassenverkehrs in Oesterreich.	8
Betriebsgemeinschaft und öffentliche Verwaltung der Londoner Personenverkehrsunternehmen.	9
Das Verkehrsproblem in Amerika.	9
Kraftfahrt: Eine neue Landesorganisation für Kraftwagenführer in Belgien.	10
Strassenbahnen: Autobus und Strassenbahn.	11
Seeleute: Die XIII. Internationale Arbeitskonferenz (III).	6
Ein Mantel-Tarifvertrag für die polnischen Seeleute.	12
Esperanto.	12

Wenn nicht alle Anzeichen trügen wird 1930 für die I. T. F. ein Jahr von nicht geringer Bedeutung, ein Jahr des Wachstums und Gedeihens, des Kampfes und harter Arbeit sein, ein Jahr, das, wie wir hoffen, die Transportarbeiter und mit ihnen die ganze Arbeiterklasse auf dem Wege der politischen und ökonomischen Befreiung einen Schritt weiter vorwärts bringen wird.

Ein Jahr des Wachstums und Gedeihens.

Kurz vor Ablauf des vergangenen Jahres erhielten wir Beitrittsgesuche von drei der verhältnismässig wenigen Organisationen in Europa, die noch ausserhalb der I. T. F. stehen. In der ersten Woche des Jahres 1930 erhielten wir von zwei Organisationen ausserhalb Europas, von den Hafentarbeitern in Havanna und der Organisation der Eisenbahnarbeiter in Indonesien die Nachricht, dass sie den Beitritt zur I. T. F. beschlossen haben. Ein gutes Ende 1929, ein guter Anfang 1930, der wiederum zu einem guten Ende führen wird. Die schon bestehenden Verbindungen lassen mit Recht erhoffen, dass alles, was in Europa in die I. T. F. gehört, bald seinen Platz in ihren Reihen einnehmen wird, vor allem aber erhoffen, dass noch im Laufe des Jahres 1930 die Zahl der ausser-europäischen Organisationen in unserer Internationale noch bedeutend erhöht wird, dank des in Stockholm angenommenen Programmes, dank des wachsenden Vertrauens, das die Transportarbeiter, die eine andere Hautfarbe die ihrige nennen als die europäischen Arbeiter, in die I. T. F., ihre Grundsätze, ihre Arbeit und in ihr Ziel haben.

Ein Jahr des Kampfes und harter Arbeit.

Nicht nur für die I. T. F., sondern für alle angeschlossenen Organisationen. Die Unternehmer, die kapitalistische Klasse sieht ein, wie wichtig für die Arbeiterklasse ein starker, aktionsfähiger internationaler Zusammenschluss und für die Unternehmerklasse selbst die daraus entstehende Gefahr ist. Sie tut, was sie tun kann, um internationale Solidarität und Aktion zu erschweren und zu verhindern, direkt und indirekt durch Beeinflussung der Gesetzgebung. 1930 wird dazu neue Versuche und neue Angriffe der Unternehmer bringen und der Kongress der I. T. F., welcher im September dieses Jahres in England abgehalten wird, wird darauf eine deutliche Antwort geben müssen.

Daneben wird es notwendig sein, die Sektionen der I. T. F., die der Eisenbahner, Hafenarbeiter, Seeleute, Kraftfahrer, Strassenbahner und Binnenschiffer noch mehr auszubauen, um sie instand zu setzen, besser als in der Vergangenheit ihre Aufgabe für die Berufsgenossen international zu erfüllen.

Ein Jahr des Fortschrittes auf dem Wege zur Befreiung.

Doch nur, wenn nicht bloss die bei der I. T. F. angeschlossenen Organisationen mehr und mehr international zusammenarbeiten und gemeinsam vorgehen, sondern auch vor allem wenn die Mitglieder der Organisationen selbst mehr und mehr international leben und denken und handeln. Sie dazu zu bringen, sie dazu zu erziehen, das ist die grösste Aufgabe im soeben angefangenen Jahr für alle in unseren Reihen, welche die Zeichen der Zeit zu verstehen gelernt haben.

Nicht vage Hoffnungen, sondern klare Erkenntnis!

Unsere Gegner möchten uns zum Widerruf des Klassenkampfes zwingen, weil er ihnen nicht in den Kram passt. Sie aber, die diesen Klassenkampf leugnen, führen ihn gegen die Arbeiterklasse und sind in ihren Mitteln, die sie dabei anwenden, durchaus nicht wählerisch. Und die Urgrossväter der heutigen bürgerlichen Generation haben diesen Klassenkampf als noch unterdrückte Klasse in der absolutistischen Monarchie geführt. Damals kämpften sie gegen das König- und Kaisertum für die Rechte der bürgerlichen Klasse. Ja selbst der Adel und die hohe Geistlichkeit lagen im Mittelalter mit den Königen und Kaisern in harter Fehde und führten ihren Klassenkampf gegen die Macht der Monarchen. In allen diesen Kämpfen handelte es sich den Kämpfenden um ihren Anteil an der Macht und der Herrschaft über dem arbeitenden Volke. Nun, da dieses auch als Kämpfer auftritt, wendet sich das Bürgertum geschlossen gegen den neuen Gegner, der schon so erstarkt ist, dass er allen Ernstes dem Bürgertum den Rang streitig macht.

Es ist der gleiche Kampf, der sich seit Jahrhunderten abspielt und der auch in anderen Ländern tobt. Was ihm bei uns die besondere Note gibt, ist der Umstand, dass die Arbeiterklasse fast gleich stark ist wie das Bürgertum. Sie ist zu stark, als dass sie von dem noch herrschenden Bürgertum in die frühere Rechtlosigkeit zurückgeworfen werden könnte. Und noch nicht stark genug, um an die Herrschaft treten zu können. Daher dieser erbitterte Kampf zwischen den zwei grossen Lagern, dessen Wechselfälle jeder von uns zu fühlen bekommt.

Das neue Jahr und die vagen, frommen und noch so gut gemeinten Wünsche vermögen an dem Verlauf dieses Ringens nichts zu ändern. Daher ist es besser, sich keinen trügerischen Illusionen hinzugeben, sondern die harten, unerbittlichen Tatsachen in Betracht zu ziehen. Wir müssen erkennen, dass unser Schicksal nicht von irgendeinem Datum oder Jahreswechsel abhängt, sondern von der Rührigkeit, der Kraft, dem Mut, der Opferwilligkeit und der Ausdauer, die wir als Klasse im Kampfe gegen unsere Gegner aufbringen. Diese klare Erkenntnis nützt mehr als alle noch so gutgemeinten Neujahrswünsche.

(Aus einem Neujahrsartikel im „Zeitrad“, Organ des österreichischen Transportarbeiterverbandes.)

Mitteilungen des Sekretariats.

Eingegangene Beiträge.

Für 1929:

Französische Transportarbeiter	fl.	450.03
„ Seeleute	„	76.—
„ Eisenbahner	„	311.24
Tschechische Kraftfahrer	„	177.66
Belgische Eisenbahner	„	750.—

Für 1930:

Französische Eisenbahner	fl.	67.71
Spanische Seeleute (La Naval)	„	47.60

Eingegangene Sonderbeiträge für 1930:

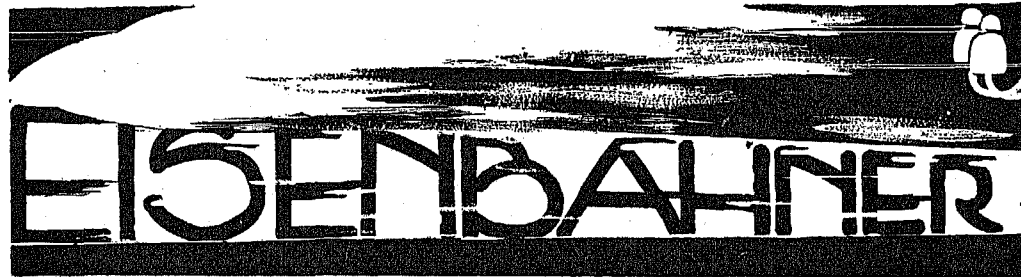
Deutsche Eisenbahner	fl.	2 430.—
Lettländische Strassenbahner	„	5.—

Neue Beitritte:

Der estländische Kraftfahrerverband wird auf seinem am 14. Februar d. J. abzuhaltenden Kongresse die Frage des Anschlusses an die I. T. F. behandeln.

Wir erhielten ferner die Nachricht, dass der polnische Verband des Lokomotivpersonals und der Hafenarbeiterverband von Kuba beschlossen haben der I. T. F. beizutreten.

Aus Indonesien (Holländisch-Indien) erhielten wir die telegraphische Mitteilung, dass die Organisation des eingeborenen Eisenbahnpersonals beschlossen hat, sich bei der I. T. F. anzuschliessen.



Das Mitspracherecht auf internationalem Gebiet. Wort und Tat.

Die I. T. F. hat stets darnach gestrebt, dem Mitspracherecht des Eisenbahnpersonals auch international Geltung zu verschaffen. Dadurch, dass sich die Direktionen auf ihren internationalen Kongressen in wachsendem Masse mit Fragen, welche unmittelbar die Interessen des Personals angehen, beschäftigen und Beschlüsse fassen, die international durchgeführt werden, liegt für uns umso mehr ein praktischer, zwingender Grund vor, in dieser Richtung zu arbeiten.

Schon auf unserer Konferenz vom Jahre 1925 in Bellinzona haben wir auf die internationalen Bemühungen der Direktionen und auf die daraus für uns entstehenden Konsequenzen hingewiesen. Im Hinblick auf den im Mai 1930 in Madrid abzuhaltenden internationalen Kongress der Direktionen, auf dessen Tagesordnung wiederum verschiedene, die Personalinteressen eng berührende Punkte stehen, reichte das Sekretariat der I. T. F. durch das Exekutivkomitee und den Generalrat beim Stockholmer Kongress vom Jahre 1928 einen Vorschlag ein, wonach in allen Ländern versucht werden sollte, Personalvertreter in die von den Regierungen zu dem Madrider Unternehmerkongress zu entsendenden Delegationen hineinzubekommen.

Der Kongress hat diesen Vorschlag angenommen und sowohl das Sekretariat der I. T. F. als die angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen haben ihr möglichstes getan, um unseren Wunsch zu verwirklichen.

Die Wahrheit zwingt uns, zu gestehen, dass wir damit nicht viel Erfolg hatten. Nur in einem ganz vereinzelt Falle (Frankreich) erklärte sich die Regierung bereit — die Regierungen haben ein statutäres Recht sich auf den Eisenbahnkongressen vertreten zu lassen —, in ihre Delegation einen Personalvertreter aufzunehmen. In einer Reihe von Ländern haben die Bemühungen unserer Organisationen zur Ausführung des Stockholmer Beschlusses zu langwierigen mündlichen und schriftlichen Diskussionen mit der Regierung oder zu Erörterungen im Parlament geführt. Wir wagen daraus den Schluss, dass wenn auch die Schritte unserer Organisationen auf diesem Gebiet noch keinen direkten Erfolg gehabt haben, diese Diskussionen seinerzeit sich doch als nützlich erweisen werden.

Nachdem uns aber dieser Weg, um auf dem Unternehmerkongress die Stimme des Personals hören zu lassen, abgeschlossen wurde, haben wir nach einem anderen gesucht. Wir haben geglaubt, diesen gefunden zu haben, indem wir selbst eine öffentliche internationale Konferenz der Eisenbahner in Madrid abhalten, die also auch für die Presse offen steht, und zwar soll diese Konferenz in der Woche vom 28. April bis 3. Mai, unmittelbar vor dem Kongress der Direktionen, stattfinden.

Dort wird dann der Standpunkt des Personals im Rahmen der allgemeinen sozialen Verhältnisse und soweit die verschiedenen Tagesordnungspunkte des Unternehmerkongresses das Personal angehen, zum Ausdruck gebracht werden. Eine Anzahl zuständiger und massgebender Kollegen aus verschiedenen Ländern haben sich bereit erklärt, Referate über die in Frage kommenden Gegenstände zu halten. Gleichzeitig soll versucht werden, mit der Leitung des Kongresses der Unternehmer-Internationale nach Ablauf unserer Konferenz eine Besprechung über die von uns gefassten Beschlüsse abzuhalten.

Dies wird der erste Versuch sein, organisatorisch das Mitspracherecht auf internationalem Gebiete zum Ausdruck zu bringen. Wir bilden uns nicht ein, dass uns dies mit einem Schlage gelingen wird. Angesichts des Widerstandes, der uns bisher entgegengesetzt wurde, dürfte es nicht so leicht gehen. Jedenfalls ist auch mit dieser Arbeit ein Anfang gemacht und wir werden nicht ruhen, solange nicht auch in dieser Hinsicht das volle Recht der Werk tätigen bei den Eisenbahnen anerkannt worden ist.

**

Schliesslich noch eine komische, aber nichtsdestoweniger sehr lehrreiche Bemerkung. Es ist auch den Herren bei der Christlichen Internationale des Eisenbahnpersonals nicht entgangen, welche Arbeit die I. T. F. und die ihr angeschlossenen Organisationen in oben besprochener Angelegenheit getan haben. In ihrem letzten Organ machen sie auf die Diskussion über den Madrider Kongress im holländischen Parlament (Moltmaker, der Vorsitzende unserer holländischen Organisation brachte die Sache zur Sprache) und auf die Bedeutung des Unternehmerkongresses im allgemeinen aufmerksam. In dem Blatt wird betont,

wie notwendig es sei, die Beschlüsse der Direktionen mit Aufmerksamkeit zu verfolgen und das Personal auf dem Kongresse zu Wort kommen zu lassen, weshalb bei den christlichen Organisationen darauf angedrungen wird... die erforderlichen Schritte zu unternehmen, damit ein Vertreter in die Regierungsdelegation aufgenommen werde.

Ist dies nicht bezeichnend für die tatsächlichen Verhältnisse und dafür, dass die christlichen Organisationen stets im Hintertreffen sind? Wir können die Herren versichern, dass, wie wir das auch in der Frage der automatischen Kuppelung taten, die I.T.F. auch in Madrid praktisch das leisten und ihren Aufgaben nachkommen wird, deren Erfüllung auch die Christlichen für erforderlich halten. Sie sind aber nicht imstande in dieser Beziehung auch nur die geringste praktische Arbeit zu verrichten.

Das wird sie natürlich, wenn wir Resultate erreicht haben werden, nicht daran hindern, wieder eine Portion davon für sich zu verlangen.

Ein gesetzliches Verbot des Einmann-Systems.

Die Gesetze des Staates Texas (Vereinigte Staaten von Nordamerika) schreiben vor, dass Eisenbahnzüge mit einer vollen Mannschaft besetzt sein müssen. Die volle Mannschaft eines Personenzuges besteht gemäss dem Gesetze aus einem Lokomotivführer, einem Heizer, einem Zugführer und einem Zugbegleiter; bei Güterzügen muss ein weiterer Zugbegleiter gestellt werden.

Die Southern-Pacific-Eisenbahn hielt dieses Gesetz für nicht anwendbar bei Motorwagenzügen, führte das Einmann-System ein und liess auch den Zugbegleiter weg. Die Verbände der Lokomotivheizer und der Zugbegleiter erhoben Einspruch gegen diese Massnahme.

Das Gericht teilte den Standpunkt der Verbände, dass die Form des Antriebsfahrzeuges kein Anlass sei, an einer gesetzlichen Sicherheitsvorschrift vorbeizugehen. In der Begründung zur gerichtlichen Entscheidung wird der Eisenbahngesellschaft die Uebertretung des Gesetzes juristisch aneinandergesetzt. Ferner wird zugegeben, dass bei Motorwagen oder Motorwagenzügen die Obliegenheiten der Heizer und Zugbegleiter zahlenmässig geringer sein können, als bei Zügen mit Dampftrieb, „dass aber hinsichtlich der Sicherheit des reisenden Publikums die Notwendigkeit der Erfüllung derselben Verpflichtungen bestehen bleibt.“

Reisende in Motorwagenzügen haben Anspruch auf diesen Schutz in dem selben Ausmasse wie Reisende in Zügen mit Dampflokomotiven.“

Wir haben also guten Boden unter den Füssen, wenn wir von der Internationalen Arbeitsgesetzgebung das Verbot des Einmann-Systems verlangen.

Die Ehrung zweier „schwarzer Gesellen“ durch den Carnegie Hero Fund.

Ein Vorsignal auf Halt!

Der Lokomotivführer des Zuges 1684 Brüssel-Charleroi schliesst den Ventilregler. Im selben Augenblick platzt der Rohranschluss der Dampfheizung, Wolken heissen Wasserdampfes ergiessen sich in den Führerstand. Zischende Strahlen versperren den Weg zum Bremshahn, Führer und Heizer sind voneinander getrennt, können sich weder sehen noch hören. Der Zug setzt seine Fahrt mit 60 - Stökm - Geschwindigkeit in der Dunkelheit fort.

Was ist aus dem Führer geworden? Der Heizer erfährt es nicht. Er kriecht über den Tender, unbekümmert um die Fetzen seiner verbrühten Hände, die an den Briketts kleben bleiben. Er klettert hinab nach der Kupplung und entkuppelt die Bremsleitung. Der Zug kommt zum Stehen.

Er klettert zurück auf den Tender, schleudert mit blutigen Händen Kohlenbrocken in die Scheiben des Führerstandes, um dem ausströmenden Dampf einen breiteren Weg ins Freie zu bahnen. Auf den Führerstand zurückgekehrt gelingt es ihm, das Feuer auszuwerfen. Die Explosionsgefahr ist somit auch beseitigt.

Wo ist der Führer?

Eine Leerlok kommt des Weges aus entgegengesetzter Richtung und wird vom Heizer des 1684 angehalten. Der Heizer der Leerlok ist der Schwiegersohn des vermissten Führers!

Der Führer der Leerlok und die beiden Heizer suchen unterm und um den Zug herum die Geleise ab, rufend: Jules!... Papa!...

Hilfe! Hilfe!... Auf diesen Ruf eilt der Blockwärter hinaus in den strömenden kalten Regen und entdeckt einen Mann, der sich durch die Gleise schleppt. „Ich bin der Lokomotivführer des 1684. Mein Heizer vermag vielleicht nicht den Zug anzuhalten. Läute Alarm, damit der Zug nicht auf ein besetztes Gleise eingelassen wird!“

Was war passiert? Dem Führer kommt im Moment des Unfalls derselbe Gedanke wie seinem Heizer. Er erreicht jedoch nicht die Kuppelung sondern fällt infolge eines Fehltrittes in der Dunkelheit vom Tender auf das Gleisbett.

Nicht die schmerzenden Brandwunden, nicht die beim Fall auf den Kleinschlag erlittenen Verletzungen und Quetschungen pressen die Hilferufe aus seiner Kehle, sondern Angst und Bangen um „seinen“ Zug.

Das heldenhafte Verhalten der beiden „schwarzen Gesellen“ hat weit über die Kreise des Eisenbahnerverbandes hinaus Bewunderung und Anerkennung ausgelöst.

Der Vorstand des Carnegie Hero Fund verlieh beiden die goldene Medaille mit einer Belohnung von 10.000 Franken für

den Führer Mathias und 5.000 Franken für den Heizer Godin. Ferner erhalten beide während einigen Jahren eine Rente zur Anschaffung eines Eigenheimes.

Den zahlreichen Sympathiebezeugungen, die den beiden Mitgliedern des belgischen Eisenbahnerverbandes zuteil wurden, schliesst sich auch die I. T. F. mit ihrer Gratulation und ihren besten Wünschen für eine baldige Genesung an.

Bei den Schlafwagen.

Die Briefkästen der I. S. G.

Die Internationale Schlafwagengesellschaft (I. S. G.) hat eine eigene Verhandlungsdiplo-matie. Von Gewerkschaften will sie nichts wissen und sie betont überall, dass sie in direktem Kontakt mit ihrem Personal bleiben wolle. Zu diesem Zwecke kann das Personal Delegierte anweisen. Der direkte Kontakt zwischen Personaldelegationen und Gesellschaften beginnt und endet im Büro des Divisions-Chefs. Der Divisions-Chef ist der in jedem Lande angewiesene Vertreter, der „Diplomat“ der I. S. G. „Personalfragen werden durch Vermittlung der Vertreter geregelt“ besagt das wahrscheinlich noch oft zu zitierende Telegramm der Generaldirektion an die Konferenz in Paris.

Am 26. September 1929 empfing der Chef der Division Basel eine Delegation des schweizerischen Personals, die in „direktem Kontakt“ die Forderungen des gesamten Personals unterbreitete. Der Divisions-Chef erklärte freimütig, er könne keine bindenden Abmachungen treffen, handelte jedoch an den Forderungen ab, und brachte die Delegation zu halben Zugeständnissen. Ferner gab er seiner Zuversicht Ausdruck, die vereinbarten, von der Delegation als unzulänglich bezeichneten Verbesserungen bei der Generaldirektion durchsetzen zu können.

Also der Vertreter regelt nichts, auch dann nicht, wenn seine Ansicht und die der Personaldelegation übereinstimmen. Die Generaldirektion entscheidet in erster und in letzter Instanz. Das Divisionsbüro ist der Briefkasten für die Wunschzettel des Personals. Der Einfluss des „Diplomaten“ auf die I. S. G., seine „Regierung“, erwies sich im Falle des schweizerischen Personals als sehr gering. Alle wichtigen Zugeständnisse des Divisions-Chefs wurden von der Generaldirektion nicht „ratifiziert“.

Somit hat die Generaldirektion deutlich zum Ausdruck gebracht, dass selbst die Erfahrungen und Kenntnisse der Vertreter der I. S. G. nicht mitzählen, so dass ein Verhandeln mit ihnen ziemlich zwecklos ist. Diese Taktik gestattet dem reaktionärsten Vertreter, die väterlichsten Gefühle für das Personal an den Tag zu legen, „denn er kann ja nichts dafür“, dass die Generaldirektion „so“ ist. Es ist gut, dass man das weiss, denn voraussichtlich werden die Vertreter der Gesellschaft schon in nächster Zeit sich mit Forderungen des Personals zu beschäftigen haben.

Die ungarischen Eisenbahner fordern Koalitionsfreiheit.

Die *Nepszava*, das Tageblatt der ungarischen Sozialdemokratie, hat vor kurzem einen Artikel über das Koalitionsrecht der ungarischen Eisenbahner veröffentlicht, dem wir folgendes entnehmen:

Die ungarische Regierung legt grosses Gewicht auf den guten Ruf Ungarns. Ein besonderes Gesetz schützt den Ruf des Landes vor Verleumdern. Im Interesse des guten Rufes des Landes gibt unser Ministerpräsident von Zeit zu Zeit demokratisch klingende Erklärungen im In- und Auslande ab. Man lässt es sich auch etwas kosten, um bei der grossen Auslandspreste eine gute Stimmung auf Ungarn zu schaffen.

In der Tat, wir haben an der Sympathie der öffentlichen Meinung der Welt grosses Interesse...

Die ungarische Regierung weiss die Macht der öffentlichen Meinung genau einzuschätzen und gerade deswegen machen Regierungsmitglieder und die Zeitungen der Regierung uns Sozialdemokraten oft den Vorwurf, wir nützten unsere internationalen Verbindungen nicht im Interesse des Landes aus, wir trügen nicht das unsrige zum guten Rufe unseres Landes bei. Ferner wirft man uns vor, dass wir sogar darauf aus seien, das Land in einen schlechten Ruf zu bringen.

Die Wahrheit ist aber die, dass wir Sozialdemokraten beim besten Willen nicht imstande sind, in dieser Hinsicht etwas zu tun, da uns die Tatsachen schon beim ersten Schritte Lügen strafen würden.

Ich möchte versuchen, dies an einem einfachen Beispiel zu beweisen. Die Transportarbeiter (Eisenbahner, Strassenbahner, Kraftwagenlenker, Schiffer usw.) haben einen mächtigen, internationalen Verband. Diesem sind nach den jüngsten Veröffentlichungen über zwei Millionen Transportarbeiter angeschlossen. Das in Amsterdam befindliche Sekretariat unterhält einen regen Verkehr mit den Organisationen der angeschlossenen Länder. Das Organ dieser Internationale erscheint zweimal monatlich in deutscher, englischer, spanischer, französischer und schwedischer Sprache und befasst sich mit den die Transportarbeiter in den einzelnen Ländern angehenden Fragen. In diesem Organ wird über die Lage, die Organisation und die Lohnbewegungen der Transportarbeiter in den verschiedenen Ländern ausführlich berichtet.

Die Zeitungen der dieser Internationale angeschlossenen Transportarbeiterverbände entnehmen ihre internationalen Nachrichten aus diesem Organ, ... das daher eine grössere Verbreitung hat als das bekannteste Tageblatt der Welt.

... Den ungarischen Eisenbahnern ist es unmöglich gemacht worden, dem guten Rufe des Landes mittels dieser mächtigen Informationsquelle der Oeffentlichkeit zu dienen, ... denn es ist ihnen verboten, sich zur Erhaltung oder Verbesserung der jetzigen

Arbeitsbedingungen zu einer Organisation zusammenzuschliessen.

... Im Namen des guten Rufes unseres Landes fordern wir daher, die Regierung möge den Eisenbahnern das Recht der freien Vereinigung und das Recht zur Herausgabe einer Verbandszeitung zugestehen. Wir fordern, dass man auch uns die Möglichkeit gibt, unsere Stimme auf dem Forum der Transportarbeiter der Welt vernehmen zu lassen!

Die automatische Kuppelung wird von neuem erprobt.

Der Internationale Eisenbahn-Verband hat eine Spezialkommission für die automatische Kuppelung eingesetzt. Diese Kommission hat auf ihrer letzten Sitzung die provisorische Aufstellung der Bedingungen, denen eine automatische Kuppelung genügen muss, beendet. Eisenbahnverwaltungen und Erfinder können an Hand dieser Aufstellung prüfen, welche Apparate mit Aussicht auf Erfolg in den Wettbewerb treten können.

Die Kommission schlägt dem Verwaltungsausschuss des Internationalen Eisenbahn-Verbandes vor: Die Anträge auf Zulassung eines Apparates sind vor dem 1. Januar 1932 durch die Eisenbahnverwaltungen bei der Spezialkommission zu stellen. Nach Prüfung der Zeichnungen und eines Miniatur-Modells nimmt die Kommission genau umschriebene Experimente vor und stellt weiters Versuche im laufenden Betrieb an. Ferner wird jeder Verwaltung Gelegenheit gegeben, den von der Kommission gewählten Apparat während 18 Monaten im eigenen Betrieb zu erproben, bevor sie ihre endgültige Meinung zum Ausdruck bringt.

Bei der bedächtigen Arbeitsweise des Internationalen Eisenbahn-Verbandes ist zu erwarten, dass über 10 Jahre eine erste Reihe von Versuchen auf internationalem Gebiete beendet ist und ein Kuppelungssystem von einer Mehrheit — oder starken Minderheit — gewählt wird, während andere Systeme auch ihre Freunde behalten.

Von vorbereitenden technischen Massnahmen im Fahrzeugbau hört man nichts. Noch viel weniger ist von Vorbereitungen finanzieller Art etwas zu verspüren. Versuche! Das ist alles was man uns für die nächsten 10 Jahre in Aussicht stellt. Es ist zu wenig.

Wiedereinstellung entlassener Eisenbahner.

In der Republik Argentinien gibt es eine ganz beträchtliche Anzahl Eisenbahngesellschaften, welche die verschiedenen Teile des Landes bedienen. Sehr oft kommt es vor, dass sich eine Unternehmung infolge der Schwankungen in der Verkehrshäufigkeit zu verschiedenen Zeiten des Jahres gezwungen sieht, Personal zu entlassen, während eine andere ihren Bestand vergrössern muss. Dem

argentinischen Eisenbahnerverband (*Unión Ferroviario*) ist es gelungen, von den Unternehmungen das Versprechen abzunehmen, dass sie in Zukunft wenn sie neues Personal benötigen in erster Linie die Bediensteten berücksichtigen, die wegen Arbeitsverminderung bei anderen Gesellschaften aufhören mussten. Der Verband wird eine Liste über diejenigen Kollegen führen, welche unter diesen Umständen entlassen worden sind und wird diese Liste den Unternehmen, welche Personal benötigen, vorlegen. Die Vereinbarung gilt ausschliesslich für das ständige Personal und nicht für solche, die nur vorübergehend oder als Gelegenheitsarbeiter beschäftigt werden.

„Der Eisenbahner“ besteht zehn Jahre.

Am 2. Januar 1920 erschien die erste Nummer des „Eisenbahner“. Damit trat ein Einheitsorgan an die Stelle der Zeitschriften der Kategorie-Verbände, als das Wahrzeichen des am 30. November 1919 herbeigeführten Zusammenschlusses aller Eisenbahnerorganisationen der Schweiz.

Das wöchentliche Organ des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes nimmt in der europäischen Eisenbahnerfachpresse eine Ehrenstellung ein. Dies gilt sowohl in bezug auf Auswahl, Reichhaltigkeit und schriftstellerische Darbietung des Inhalts als auch auf die technische Ausstattung.

Der Schweizerische Eisenbahner-Verband ist die führende Organisation des Staatspersonals. Seine Zeitung wird daher auch in den Reihen der nicht zur Eisenbahnverwaltung gehörenden Staatsbediensteten fleissig gelesen. Dies bewirkt auch die bedeutende Steigerung der Auflage. So betrug die durchschnittliche wöchentliche Auflage im Jahre 1929 29 000 bei der deutschen, 9 000 bei der französischen und 4 000 bei der italienischen Ausgabe. Diese Auflageziffer überschreitet die Mitgliederziffer um nahezu 6 000.

An Umfang übertrifft die deutsche Ausgabe alle Eisenbahnerzeitungen des Kontinents. Die kleinere französische Ausgabe ist die führende aller in lateinischen Sprachen erscheinenden Eisenbahnerzeitungen Europas. „Il Ferroviere“ ist die einzige freigewerkschaftliche Eisenbahnerzeitung der Welt, die sich Dantes Sprache bedient. Unzweifelhaft eine hohe Ehre!

Der Schweizerische Eisenbahner-Verband hat es verstanden, aus seiner Presse ein Rüstzeug ersten Ranges zu machen. Die Leistung erscheint doppelt glänzend, wenn man in Betracht zieht, dass sie von einer 36 000 Mann starken Organisation in einem der kleinsten Staaten vollbracht wurde.

Unsere aufrichtigen Glückwünsche begleiten die schweizerische Eisenbahnerpresse bei ihrem Eintritt in das zweite Jahrzehnt.

Was Juristen nicht alles unsicher machen.

Vor elf Jahren erliess die damalige Nationalversammlung der Tschechoslowakei das Achtstundengesetz. Par. 1) Absatz 2 des Gesetzes bestimmt:

„Diese Vorschrift gilt auch für Unternehmen, Werke und Anstalten, die vom Staate, öffentlichen oder privaten Verbänden, Fonds, Vereinen und Genossenschaften betrieben werden, mögen sie erwerbsmässiger, gemeinnütziger oder wohlthätiger Art sein.“

Man sollte annehmen, dies sei deutlich. Aber die Juristensprache ist eine andere als die der gewöhnlichen Sterblichen und Gesetzgeber. Das oberste Verwaltungsgericht stellt nach elf Jahren fest, dass in den weiteren Bestimmungen des Gesetzes ausschliesslich die Rede ist von Vereinbarungen über die Arbeitspausen und von Kollektivverträgen, während die Dienstordnung nicht erwähnt wird. Unter das Achtstundengesetz fallen demgemäss nur Arbeitnehmer, für die die Vereinbarungen und Kollektivverträge Geltung haben. In Staatsbetrieben kommen dafür nur einige wenige im privatrechtlichen Lohnverhältnis stehende Bedienstete in Frage. Unter das Gesetz fallen nicht diejenigen Arbeitnehmer, auf welche die Dienstordnung Anwendung findet. Und das ist das Gros aller Staatsbediensteten einschliesslich der Eisenbahner.

Ob die Dienstordnung über dem Gesetz steht oder umgekehrt, ob die Dienstordnung das Gesetz in Kraft zu setzen hat oder umgekehrt, das müssen tschechoslowakische Gesetzgeber und Gesetzdeuter unter sich ausmachen.

Von der internationalen Warte gesehen, ergibt sich für den tschechoslowakischen Staat die Pflicht, möglichst bald diese Rechtsunsicherheit zu beheben. Die Tschechoslowakei hat das Washingtoner Achtstundenabkommen ratifiziert, folglich die Verpflichtung eingegangen, den Achtstundentag in den im Abkommen aufgezählten Industrien gesetzlich durchzuführen. Das Abkommen erfasst die Eisenbahnen; das Gesetz muss sie auch erfassen.

Es ist nicht angängig, dass eine im Abkommen ausdrücklich bezeichnete Industrie auch nur zeitweilig ausserhalb der mit einer Ratifizierung verknüpften Gesetze steht. Das wäre der Unvollständigkeit derartiger Gesetze Vorschub leisten. Viel Zeit würde ein solches Verfahren nicht in Anspruch nehmen, um den ohnehin schon umstrittenen Wert der Ratifizierungen gänzlich illusorisch zu machen.

Abonnieren Sie sich auf die

„ANNALEN DER GEMEINWIRTSCHAFT“.

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 um 40% reduzierten Preise, d. i. Schw. Fr. 15.— im Jahr, nehmen.

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genf.



Arbeitsbedingungen der argentinischen Hafnarbeiter.

Dem Hafnarbeiterverband in Corrientes (Republik Argentinien) gelang es mit Unterstützung der Ortsgruppe der Argentinischen Seemannsföderation, die Arbeitgeber Mitte September v. J. zum Abschluss eines Arbeitsvertrages und zur Bewilligung einer Lohnerhöhung zu bewegen. Einige Schiffsmakler weigerten sich, zu unterzeichnen, sie lenkten aber nach einem ihnen gestellten Ultimatum von 48 Stunden ein und gaben ihre schriftliche Zustimmung.

Auf Grund der Vereinbarung gilt der Achtstundentag. Für Arbeit auf den regelmässig verkehrenden Postdampfern betragen die Löhne 2 Pesos in der Stunde an Werktagen und 4 Pesos an Sonn- und Feiertagen. Docker, die Kohle, Gerbstoff oder andere Stückgüter auf Schiffen mit gemischter Ladung oder auf Frachtschiffen handhaben, erhalten 8 Pesos an Werk- und 16 Pesos an Sonn- und Feiertagen. Für Ueberstunden sowohl an Werktagen als an Sonn- und Feiertagen werden 2 Pesos pro Stunde von 6 bis 7 und 11 bis 12 Uhr vorm. und von 5 bis 6 Uhr nachmittags bezahlt, für solche von 12 bis 1 Uhr mittags, von 6 bis 7 Uhr nachmittags und von 11 bis 12 Uhr nachts 4 Pesos. Wenn Arbeiter für regelmässige Nachtarbeit an Bord eingestellt werden, wird die Nacht in drei Schichten von 4 Stunden eingeteilt, u. z. von 7 bis 11, 11 bis 3 und 3 bis 7 Uhr bei einem Schichtlohn von 8 Pesos. Docker, welche an Bord von lokalen Schiffen arbeiten, erhalten 7 Pesos täglich an Werk- und 14 Pesos an Sonn- und Feiertagen, bei einem Ueberstundensatz von einem Pesos.

Für Arbeit an Land werden 7 Pesos täglich, und 14 Pesos an Sonn- und Feiertagen bezahlt. Die Ueberstundensätze sind (in Klammern stehen die Sätze für Sonn- und Feiertage): von 6 bis 7 und 11 bis 12 Uhr vorm. und 5 bis 6 Uhr nachm. 1,50 Pesos (2 Pesos); von 12 bis 1 Uhr mittags 2 Pesos (2,50 Pesos); von

11 bis 1 Uhr mittags und von 5 bis 7 Uhr nachm. 3,50 Pesos (5 Pesos); von 11 bis 12 Uhr nachts 3 Pesos (3 Pesos) und von 11 Uhr bis 1 Uhr nachts 7 Pesos (7 Pesos).

Man ersieht daraus, dass der Satz höher ist, wenn mehr als eine Stunde hintereinander Ueberstundenarbeit geleistet wird. Werden Arbeiter für regelmässige Nachtarbeit eingestellt, so wird die Nacht in drei vierstündige Schichten eingeteilt, für die jeweils 7 Pesos vergütet werden.

Kein Arbeiter darf ohne vorherige Rücksprache des Unternehmers mit der Gewerkschaft oder dem an der Arbeitsstätte befindlichen Vertrauensmann des Verbandes angestellt werden. Wenn die Hafnarbeiter von einem Schiff nach einem andern beordert oder vom Schiff an Land beordert werden, erhalten sie die doppelten Sätze. Die Arbeiter dürfen keine über 70 kg wiegende Lasten, und bei Handhabung von Gerbstoffen oder Oelkuchen keine Lasten von über 50 kg auf die Schultern nehmen. An Bord dürfen nicht mehr als vier Arbeiter in einem Gang verwendet werden. Arbeitgeber, die Arbeiter ausserhalb des Hafengebiets bringen, müssen diese gut und ausreichend beköstigen und ausserdem vom Augenblicke der Einschiffung ab 8 Pesos täglich ohne Abzug irgendwelcher Kosten bezahlen.

Die Hafnarbeiter von Zárate, einem anderen Hafen am Flusse Paraná, haben einen Tarifvertrag abgeschlossen, auf Grund dessen ihnen ebenfalls der Achtstundentag gesichert ist. Für das Laden und Löschen von Stückgütern, Sand und Erde werden 8 Pesos täglich bezahlt, für Handhabung von Kohle, Porzellanerde oder Kies und bei Handhabung von Balkenholz an Land oder Eisenbahnwagen 9 Pesos und schliesslich 10 Pesos im Tag beim Aufbrechen von Flössen, beim Be- und Entladen von Balken- und Blockholz auf Leichterschiffen und beim Be- und Entladen von Portlandzement in Säcken.

Ausdrücklich ist bestimmt, dass zur Klarmachung des Raumes der Bestand an Arbeitern nicht vermindert werden darf. Bei Mehrarbeit wird für jede Stunde ein halber Taglohn, und bei Arbeit an Sonn- und Feiertagen oder bei Nacht der doppelte Lohn bezahlt.

Verkehr in den Nordseehäfen.

Nachfolgende Tabelle zeigt den Verkehr in den grössten Nordseehäfen während der ersten elf Monate des Jahres 1929 im Vergleich zu dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres:

	Hamburg		Bremen *)		Rotterdam	
	Schiffe	N. R. T.	Schiffe	N. R. T.	Schiffe	N. R. T.
1929	15 181	19 295 200	6 349	8 252 776	11 532	19 404 137
1928	16 237	19 684 503	6 294	8 282 159	11 307	18 889 148
	- 1 056	- 389 303	+ 55	- 29 383	+ 225	+ 514 989
	Nieuwe Waterweg		Antwerpen			
	Schiffe	N. R. T.	Schiffe	N. R. T.		
1929	13 959	23 167 173	10 647	18 814 494		
1928	13 829	22 602 888	10 298	18 232 764		
	+ 130	+ 564 285	+ 349	+ 581 730		

*) Einschliesslich der Weserhäfen.

Die XIII. internationale Arbeitskonferenz.

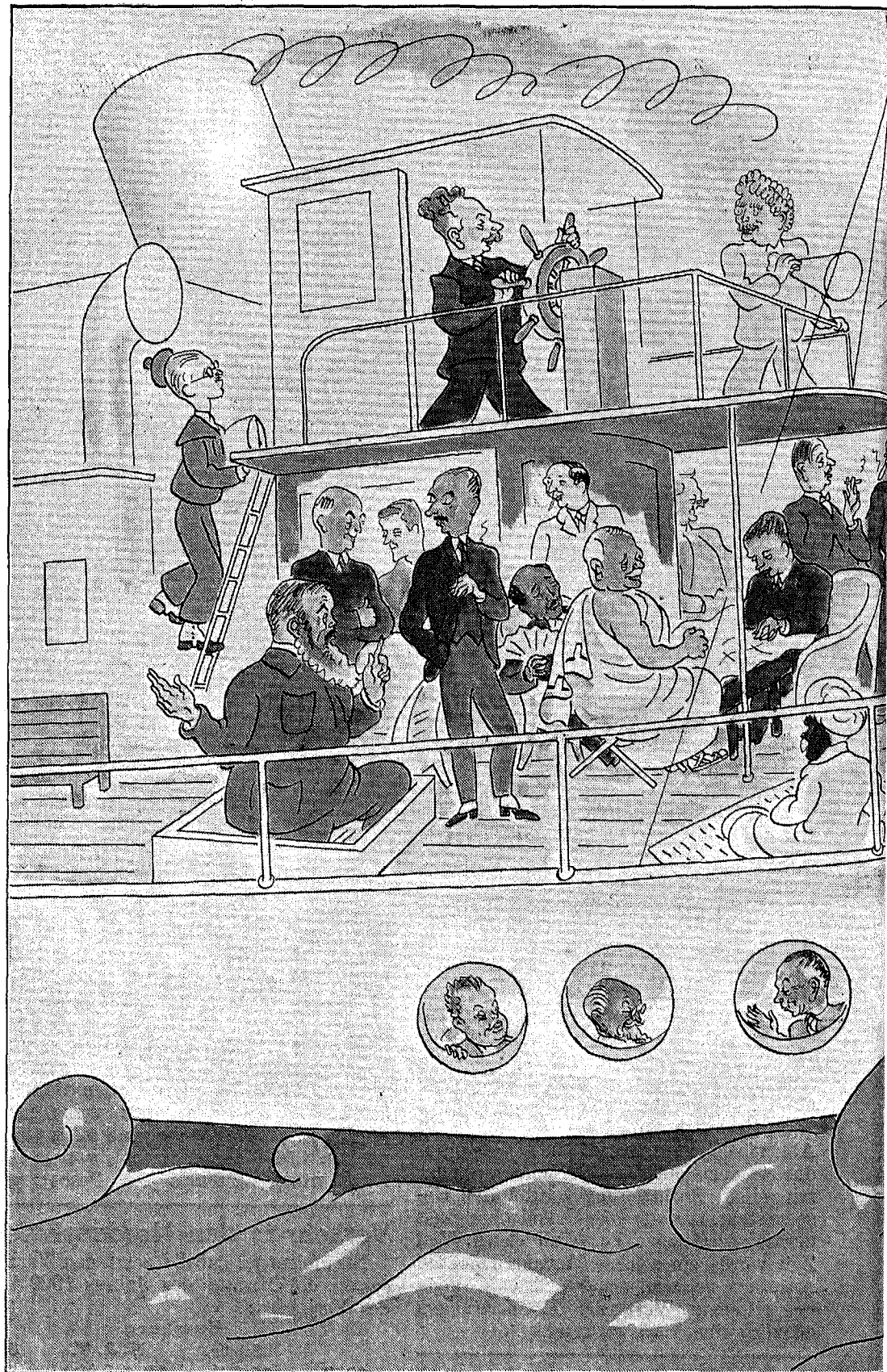
III.

Auf Montag, den 14. Oktober 1929, waren die Kommissionssitzungen angesetzt. Ob die Arbeitgeber wohl geglaubt hatten, diese Sitzungen würden nach ihrer Drohung mit dem Verlassen der Konferenz keinen Fortgang nehmen? In diesem Falle hätten sie sich gründlich getäuscht, denn die Kommissionen nahmen ihre Arbeiten auch ohne Unternehmer auf und die Arbeiter hatten nicht den geringsten Anlass, dieses Fernbleiben zu bedauern, im Gegenteil.

Noch waren die Reeder nicht abgereist. Der Abschiedsbrief an den Präsidenten der Arbeitskonferenz musste noch geschrieben werden und damit hatten sie anscheinend eine harte Nuss zu knacken. Dieser Brief, dessen genauer Inhalt uns nicht bekannt ist, hatte ohne jeden Zweifel den Zweck, den Weg zu Verhandlungen zu ebnen, um den Reedern die Rückkehr möglich zu machen. Deshalb gingen die Reeder auch noch immer nicht davon, nachdem sie den Brief abgeschickt hatten. Zudem musste ihnen doch der höfliche Präsident eine Antwort geben und um diese Antwort entgegenzunehmen, mussten sie ihren unfreiwilligen Aufenthalt verlängern. Was muss nun ein Präsident einer Internationalen Arbeitskonferenz entgegen, wenn die Arbeitgeber bei ihm die Befürchtung äussern, die Konferenz werde auch in Zukunft nicht das nötige Verständnis für ihre Ausführungen haben? Und welcher Präsident würde darauf nicht antworten, dass solche Befürchtungen grundlos seien?

Was nach diesem Fall in der diplomatischen Küche vor sich gegangen ist, wissen wir nicht genau. Es scheint aber, dass die skandinavischen Regierungsvertreter, von denen je einer von Finnland und Schweden für die Reeder gestimmt hatten, auserkoren wurden, um die Vermittlerrolle zu spielen. Während die Kommissionssitzungen weiter tagten, beschloss der Vorschlagsausschuss die Einsetzung einer Neuerkommission, die beauftragt wurde, eine Lösung herbeizuführen. Drei Tage hat es gedauert, ehe eine sowohl für die Reeder als auch für die Regierungen annehmbare Fassung zustande kam. Die Arbeiter nahmen zwar an den Besprechungen teil, erklärten jedoch, für keinerlei Text zu stimmen, der auch nur im entferntesten auf den von der Konferenz gefassten Beschluss zurückgreifen würde. Die Regierungen forderten, dass die Entschliessung 1.) kurz sei, 2.) keinen Tadel an irgend einer Regierung in sich schliesse und 3.) für die sich im Gange befindliche Konferenz keine Konsequenzen nach sich zöge. Es ist begreiflich, dass die Arbeiterdelegierten einen solchen Standpunkt nicht einnehmen wollten und die Ansicht vertraten, dass die Regierungen die Verantwortung für die Vermittlungsversuche zu tragen hätten. So kam denn

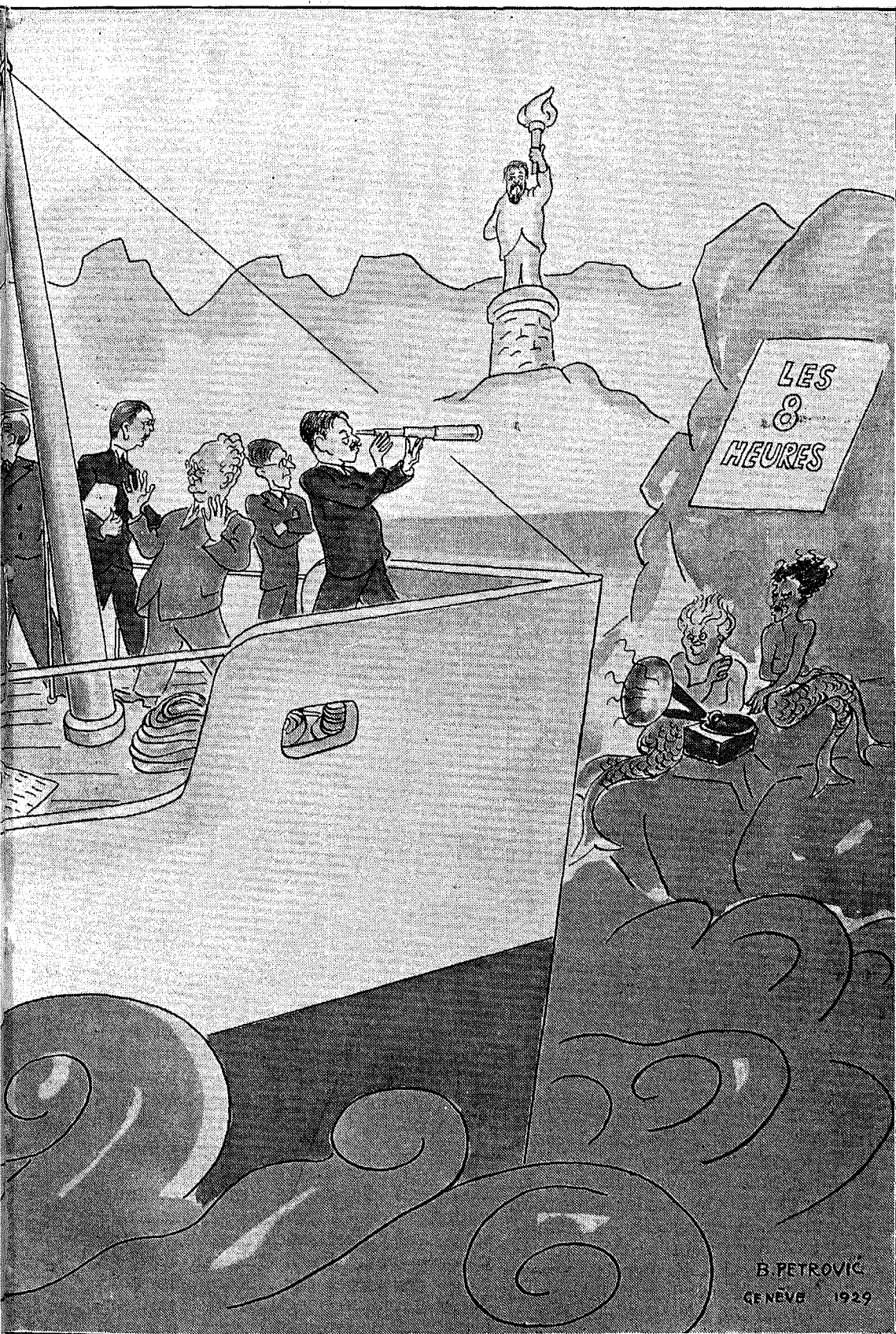
Die Reeder lassen ihr Schiff



Zeichnung des beka

Valstar am Ruder schaut stieren Auges auf Cuthbert Laws, C
letzten Befehlen auf die Kommandobrücke kommt. Deckers wird
und die übrige „Bemannung“ lacht und unterhält sich als ob r
„alles sicher“. Die Meernymphen Fimmen und Ehlers üben ihre V

an den Klippen zerschellen.



B. PETROVIC
GENÈVE 1929

ten Karikaturisten der Arbeits- und Völkerbundskonferenzen, Petrovic.

das Sprachrohr in der in der Hand hält, während Snedden mit den trotz seines Fernglases nicht gewahr, wie nahe schon die Klippen sind nichts vor sich ginge. Im Hintergrunde gibt Albert Thomas das Signal Führungskünste durch anlockende Lieder auf dem Grammophon aus.

endlich am Mittwoch abend die nachfolgende Entschliessung zustande :

„Angesichts der Schwierigkeiten, die sich auf den Tagungen der Konferenz für seemännische Arbeit ergeben haben und die auch die Zusammensetzung der Delegationen betreffen, soweit es sich nicht um Regierungsvertreter handelt, bittet die Konferenz den Verwaltungsrat, alle geeigneten Mittel zur Vermeidung derartiger Schwierigkeiten in der Zukunft zu erforschen.“

Am unbegreiflichsten ist uns, dass die Regierungen bereit waren, in Abwesenheit der Reeder eine solche Resolution anzunehmen. Zum mindesten hätten sie die Reeder verpflichten sollen, an der Sitzung vom Donnerstag morgen teilzunehmen. Nun bedeutet die neue Entschliessung keineswegs eine Niederlage für die Arbeiter; man kann höchstens von einer Unterwerfung der Regierungen sprechen. In diesem Zusammenhang sei an die Ausführungen des holländischen Regierungsvertreters, Monseigneur Nolens, erinnert. Er machte wörtlich nachstehende persönliche Bemerkung :

„Ich gestehe niemand das Recht zu, meine Ausführungen vom Samstag „unbegründet und ungerecht“ zu nennen. Valstar hat im Auftrage der Reeder gesprochen, hat sich also durch Uebernahme dieses Auftrages mit ihnen einig erklärt. Ich glaube mit vollem Recht eine Richtigstellung, um nicht zu sagen eine Entschuldigung, von ihm verlangen zu können.“

An einer andern Stelle seiner Rede äusserte er sich wie folgt :

„Ich will hier nicht auf den Wortlaut eingehen. Es gibt Schwierigkeiten, die überwiegend nationaler Art sind. Die ganze Frage wird jetzt dem Verwaltungsrat übergeben, und wir werden sehen, welche Ergebnisse seine Prüfung zeitigen wird. Nach meiner Ansicht dient dieser Vorschlag dazu, die Rückkehr der Arbeitgebergruppe zum gesunden Menschenverstand zu erleichtern. In diesem Sinne nehme ich den Vorschlag an. Er drückt ungefähr das Gleiche aus, auf das ich letzten Samstag angespielt habe, und ich lege Wert darauf, das zu betonen, weil ich der erste war, der die Aussicht auf ein Einverständnis und den Ausweg aus der Sackgasse erblickte.“

Ich werde somit für die vorliegende Entschliessung stimmen und möchte auch alle Regierungsvertreter, die vielleicht noch zögern, bitten, das Gleiche zu tun. Ich möchte sogar die Arbeiter ersuchen, aus taktischen Gründen dafür zu stimmen, um die Bedeutung herabzumindern, die einige gewissen Worten dieser Entschliessung beimessen möchten.“

Die Arbeitergruppe konnte indes einer solchen Aufforderung nicht nachkommen. Sie stimmte dagegen, sodass die Resolution mit 54 gegen 19 Stimmen angenommen wurde. (Schluss folgt).

Neugesetzliche Regelung des Kraftfahrwesens und des Strassenverkehrs in Österreich.

Nach mehrjährigem erbittertem Ringen ist es dem Transportarbeiterverbande nun endlich gelungen, bei der Regierung und dem Parlament eine neugesetzliche Regelung des Kraftfahrwesens und des Strassenverkehrs durchzusetzen. Am 20. Dezember 1929, auf den Tag genau ein Jahr nachdem die gesetzliche Regelung des Dienstverhältnisses der Privatkraftwagenlenker vom Parlamente beschlossen worden ist, wurde ein neues Kraftfahrzeuggesetz und ein Gesetz über die Regelung des Strassenverkehrs geschaffen. Dazu waren zahlreiche Schwierigkeiten zu überwinden, wobei die Verfassungsstreitfrage, ob die Bundespolizei oder die von den Ländern eingesetzte Polizei das Recht zur Regelung des Verkehrs habe, eine ziemlich grosse Rolle spielte. Es handelte sich nämlich darum, wer in den einzelnen der neun Länder, die den Bundesstaat Oesterreich bilden, berechtigt sein soll, den Verkehr auf jenen Strassen zu regeln, die nicht dem Bunde, sondern den Ländern, den Bezirken und Gemeinden gehören. Dass der Bund auf seinen Strassen das Recht hat, den Verkehr zu regeln, ist niemals zweifelhaft gewesen. Die Länder, insbesondere das Bundesland Wien, wollten sich das Recht nicht nehmen lassen, auf ihren Strassen den Verkehr selbst zu regeln. Unmittelbar nachdem diese Streitfrage im Herbst 1929 verfassungsmässig erledigt war, wurde auf Betreiben des Kameraden *Forstner* an die Bereinigung der sachlichen und fachlichen Differenzen in diesen beiden Gesetzen herangetreten. Am 20. Dezember 1929 wurde dem Nationalrat ein fertiger Bericht des Ausschusses für Handel unterbreitet. Der Nationalrat nahm keinerlei Aenderungen an den Vorlagen mehr vor; es wurden auch die Anträge abgelehnt, wogegen im Ausschusse Genosse *Forstner* an das Plenum des Nationalrates appelliert hatte.

Das Kraftfahrwesen war bisher in Oesterreich durch eine Regierungsverordnung vom April 1910 mehr schlecht als recht geregelt gewesen. Diese Regelung genügte schon von allem Anfange nicht und sie erwies sich mit jedem Jahre mehr als unzureichend. Die Regelung der Strassenverkehrsangelegenheiten war seit alter Zeit durch einzelne Länder, die derzeit den Bundesstaat Oesterreich bilden, erfolgt. Die Kompliziertheit der Kompetenzen verursachte daher mannigfache Schwierigkeiten. Aber die schwebenden Fragen wurden in beiden Gesetzen reslos bereinigt.

Obwohl es nicht gelang, alle Forderungen der Organisation, die übrigens auch im internationalen Programm der Kraftfahrer zusammengefasst sind, durchzusetzen, können dennoch beachtenswerte Erfolge konstatiert werden. Beide Gesetze regeln die Angelegenheiten bloss grundsätzlich; die Durchführung obliegt beim Kraftfahrzeuggesetz der Bundesregierung,

beim Strassengesetz den Ländern, und zwar muss nun der Bund die Durchführungsverordnung zum Kraftfahrzeuggesetz erlassen, während für die Durchführung des Strassengesetzes die Landesgesetzgebung und die Landeshauptleute innerhalb der durch das Strassengesetz gezogenen Grenzen zuständig sind.

Um die Erfolge der Organisation voll würdigen zu können, müssen daher die Durchführungsverordnungen des Bundes zum Kraftfahrzeuggesetz und diejenigen der Landesgesetzgebung und Landesregierungen zum Strassengesetz betrachtet werden. Die Organisation konnte bisher nur auf die Durchführungsverordnung des Bundes zum Kraftfahrzeuggesetz Einfluss nehmen und dies ist in ziemlich grossem Ausmasse gelungen. Inwieweit sie auf die Landtage und Landesregierungen wegen der Erlassung der Durchführungsgesetze und Durchführungsverordnungen der Landeshauptleute zum Strassengesetz einen Einfluss ausüben kann, wird erst die Zukunft zeigen.

Zunächst einige Bemerkungen über den Inhalt des Kraftfahrzeuggesetzes.

Jedes Kraftfahrzeug und jeder Anhänger, die auf öffentlichen Strassen und Wegen in Betrieb gesetzt werden, müssen von dem Landeshauptmann genehmigt und von der Polizei zum Verkehr zugelassen werden; sie müssen durch Kommissionen auf ihre Tauglichkeit geprüft werden und so beschaffen sein, dass Leben und Gesundheit der beim Betriebe beschäftigten Personen geschützt sind. Voraussetzung für die Genehmigung und die Zulassung zum Verkehr ist, dass der Besitzer des Kraftfahrzeuges eine Police über eine Haftpflichtversicherung vorzuweisen in der Lage ist. Die Pflicht zum Eingehen einer Haftpflichtversicherung obliegt den Besitzern aller Automobile und Motorräder. Ausser einer vor in-Betriebsetzung des Kraftfahrzeuges durch eine Kommission vorgenommenen Prüfung auf seine Tauglichkeit zum Verkehr müssen *alle Kraftfahrzeuge, während sie in Betrieb stehen, regelmässig und ausserdem, wenn sich Bedenken ergeben, von Fall zu Fall einer Prüfung auf ihre Betriebstauglichkeit unterzogen werden.* Die Prüfung nimmt entweder eine vom Landeshauptmann eingesetzte Kommission oder eine vom Landeshauptmann autorisierte Fachanstalt vor. Wenn sich begründete Bedenken ergeben, *kann der Betrieb mit einem untauglichen Kraftfahrzeug verboten werden.* Dieses Verbot tritt auch dann ein, wenn der Besitzer die angeordnete Reparatur *nicht* vornehmen liess. Die Kosten der Ueberprüfung bezahlt teils der Kraftwagenbesitzer, teils die Behörde. In der zu erlassenden Durchführungsverordnung zum Kraftfahrzeuggesetz wird der Bund anordnen, dass *Berufsfahrzeuglenker mindestens 21 Jahre alt, unbescholten* und auf Grund einer ärztlichen

Untersuchung gesund befunden werden. Wenn sich der Fahrzeuglenker solcher Handlungen oder Unterlassungen schuldig macht, die seine Eignung zur Führung von Kraftfahrzeugen in Bezug auf seine persönliche Verlässlichkeit in Frage stellen, so ist er von der Behörde seines jeweiligen Aufenthaltsortes *schriftlich zu verwarnen. Wenn wiederholte Ermahnungen erfolglos geblieben sind, kann die Behörde die Erlaubnis zur Lenkung von Kraftfahrzeugen entziehen und den Führerschein abnehmen. Vor Erlassung eines solchen Bescheides aber muss einem einzusetzenden Beirat Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden.* Die Mitglieder dieses Beirates werden von der Behörde in gleicher Anzahl aus jenen Personen bestellt, die von den Vereinigungen der Kraftfahrzeugbesitzer und der *Berufskraftwagenlenker* vorgeschlagen werden. *Private Kraftfahrerschulen* bedürfen zu ihrer Errichtung und Führung einer Bewilligung des Landeshauptmannes. Der gleichen Bewilligung bedürfen Personen, die die Lehrtätigkeit an den Kraftfahrerschulen ausüben. Der Landeshauptmann und die Polizei sind berechtigt, diese privaten Schulen regelmässig zu kontrollieren und, falls weder die Fahrschule noch der Fahrlehrer den gestellten Anforderungen entspricht, kann der Landeshauptmann die Bewilligung zur Führung der Schule sowie den Lehrpersonen die Berechtigung zur Ausübung der Lehrtätigkeit wieder entziehen.

Im Kraftfahrzeuggesetz ist die Begrenzung der *Höchstgeschwindigkeit* nicht ziffermässig festgesetzt; dies ist dem Bundesminister für Handel und Verkehr, der die Durchführungsverordnung zu erlassen hat, vorbehalten. In dieser bereits vorbereiteten Verordnung ist die Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge nur in *geschlossenen Orten auf dreissig Stundenkilometer beschränkt.* Im Gesetze ist ferner bestimmt, dass an gefährlichen Stellen auf den Strassen Warnungs- und Verkehrsschilder aufgestellt werden müssen. Reklametafeln dürfen daran nur so angebracht werden, dass der eigentliche Zweck der Schilder nicht beeinträchtigt wird.

Am Sitze des Ministeriums für Handel und Verkehr in Wien wird ein Kraftfahrbeirat eingesetzt, dem die Stellungnahme zu den Entwürfen der das Kraftfahrwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen und grundsätzlichen Erlässe, sowie das Recht der Antragstellung bei der Regierung obliegt. Dieser Kraftfahrbeirat ist zusammenzusetzen aus den Vereinigungen der am Kraftfahrwesen interessierten Industrien und Versicherungsanstalten, des Kraftfahrzeughandels, der Kraftwagenbesitzer und *Berufskraftwagenlenker.*

Das Kraftfahrzeuggesetz tritt am 30. Juni 1930 in Kraft.

Das Strassengesetz zerfällt in mehrere Teile. Der erste Abschnitt bestimmt, um welche Arten von Fahrzeugen es sich in

diesem Gesetze handelt, und zwar werden geregelt Fahrzeuge, die für das Fortbewegen durch Menschen oder Tiere eingerichtet und nicht an Bahngleise gebunden sind, ferner Kraftfahrzeuge und Wirtschaftsfuhren, soweit sie für den Betrieb der eigenen Wirtschaft dienen. Im zweiten Abschnitt wird der Verkehr von Kraftfahrzeugen geregelt, im dritten der Radfahrverkehr, im vierten der Reit- und Fussgängerverkehr sowie die Viehtrieb. Der zweite Teil des Gesetzes handelt vom Schutz des Verkehrs, dem Schutz der Strasse und dem Recht auf die Benützung von Strassen. Es sind in dem Gesetze Bestimmungen enthalten über die Ausstattung der mit Pferden bespannten Fuhrwerke, über die Ladung, Bespannung, Breite der Radfelgen, Beschaffenheit der Radfelgen, Schlittenverkehr, Kennzeichnung der Fuhrwerke, Beleuchtung derselben. Es sind ferner Bestimmungen enthalten über die Fuhrwerkslenker, über das Ankoppeln, über die Leitung der Fuhrwerke, über die Fahrgeschwindigkeit von Fuhrwerksgespannen, das Ausweichen, das Ueberholen, den Vorrang an Strassenkreuzungen, die Zeichen der Führer und über die sportlichen Veranstaltungen. Im Gesetze ist festgelegt, dass Fuhrwerkskutscher mindestens 16 Jahre alt sein müssen. Die Fahrgeschwindigkeit für Fuhrwerke ist nicht nach oben hin begrenzt, sondern es heisst bloss, dass die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen ist, dass dadurch keine Gefährdung der Sicherheit von Personen oder Sachen verursacht wird.

Als *Fahrtrichtung für alle Fahrzeuge*, die öffentliche Strassen und Wege benutzen, ist die *rechte* Strassenseite bezeichnet. Da in Oesterreich derzeit die *linke* Strassenseite benützt wird, wurde im Gesetz eine *dreijährige Uebergangszeit festgesetzt*. Ab 1. Dezember 1932 müssen alle Fuhrwerke in Oesterreich die *rechte Strassenseite benützen*. Im Abschnitt über den Verkehr von Kraftfahrzeugen werden verschiedene Anordnungen getroffen, die sich teils aus der Praxis ergeben. Der Abschnitt über den Schutz des Verkehrs bezieht sich auf die Verpflichtungen der Anrainer an die Strasse, über das Abholzen und Auslichten der Waldungen, auf verkehrgefährdende Vorrichtungen in der Nähe von Strassen und auf das Nachziehen von Gegenständen. Im Abschnitt über die Benützung von Strassen werden allgemeine Bestimmungen über den Verkehr getroffen, ferner über die Verkehrsregelung in Ortschaften, über Ausnahmen von Verkehrsverboten und Verkehrsbeschränkungen und über die Zeichen der Aufsichtsorgane. Ein nächster Abschnitt regelt die Aufstellungspflicht der Strassenverwaltungen für Verkehrszeichen und Einrichtungen zur Sicherung des Verkehrs, und die Art ihrer Aufstellung. Diese Warnungs- und Verkehrszeichen stehen unter gesetzlichem Schutz.

Betriebsgemeinschaft und öffentliche Verwaltung der Londoner Personenverkehrsunternehmen.

Man wird sich erinnern, dass durch die Einsetzung der jetzigen Labour-Regierung in England ein von der letzten konservativen Regierung und den beteiligten kapitalistischen Kreisen unterstützter Plan zur Ueberführung der Londoner kommunalen Strassenbahnen in Privatbesitz zu Fall gebracht wurde.

Der chaotische Zustand im Londoner Personenverkehrswesen macht aber eine Zusammenarbeit, d. h. eine gemeinwirtschaftliche Betriebsführung notwendig und es ist daher zu begrüssen, dass die jetzige Regierung anscheinend vorschlägt, den Stiel umzukehren. In Beantwortung einer Anfrage im Parlament am 2. Dezember erklärte der Verkehrsminister, dass die Regierung einen grosszügigen Plan zur Neuorganisation und Vereinheitlichung des Londoner Personenverkehrs unter öffentlicher Verwaltung bei gemeinsamem Betrieb im Auge habe. Er erklärte, es stünde zu erwarten, durch die Ausschaltung der heutigen scharfen Konkurrenz und den gemeinsamen Betrieb der verschiedenen Unternehmen bei den jetzigen Tarifsätzen so viel vereinnahmt werden könne, dass nach einer Befriedigung und Erfüllung aller aus der Transaktion entstehenden rechtmässigen Ansprüche und Verpflichtungen noch ein solcher Ueberschuss verbliebe, der ausreichendes frisches Kapital zur Durchführung eines Planes über eine ständige Ausbreitung und Entwicklung der Verkehrsgelegenheiten im Londoner Verkehrsbereich heranziehen werde. Der Verkehrsminister hat ferner erklärt, es sei beabsichtigt, das neue Gesamtunternehmen unter Ausschaltung jeglichen politischen Einflusses durch rein kaufmännische Betriebsführung zu verwalten. Eine weitere Erklärung könne, bevor der Vorschlag nicht in allen Einzelheiten ausgearbeitet sei, nicht gemacht werden.

Darüber, welche Verkehrsunternehmen von dem Plan erfasst werden, wurde nichts verlautbart, doch vermutlich gehören dazu die *London General Omnibus Company* und alle anderen in London Verkehr betreibenden Omnibusgesellschaften, alle Untergrundbahnen, die Strassenbahnen des Londoner Grafschaftsrates und die privaten Strassenbahngesellschaften.

Schätzungen über das von den Unternehmen einzubringende Kapital schwanken zwischen 87 und 120 Millionen Pfund Sterling.

Änderung des französischen Strassenverkehrsgesetzes.

In ihrem Organ vom November 1929 bringt die Transportarbeiter-Föderation ihre Befriedigung über die zum Teil ihren Anträgen entsprechenden Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes zum Ausdruck. Darnach erstrecken sich die neuen Bestimmungen auf das Vorfahrtsrecht, die Bremsvorrichtung und die Beleuchtung der Fahrzeuge im allgemeinen. Wir gedenken, darauf noch näher zurückzukommen.

Das Verkehrsproblem in Amerika.

Um den ungesunden Wettbewerb der Verkehrsmittel auszuschalten, macht man sich in amerikanischen Fachkreisen immer mehr mit dem Gedanken vertraut, für die Verkehrsmittel in den Grossstädten eine Betriebsgemeinschaft ins Leben zu rufen, in der jedem Verkehrsmittel ein seiner Eigenart entsprechender Platz eingeräumt werden soll. Dieser Gemeinschaftsgedanke, d. h. die Zusammenarbeit der verschiedenen städtischen Verkehrsmittel kommt bereits in Philadelphia, Boston, Baltimore, Detroit und anderen Städten zur Geltung. Dem freien Wettbewerb soll ein Ende gemacht werden, weil Einzelbetriebe getrennt nicht so gut und wirtschaftlich die Verkehrsansprüche eines Gemeinwesens erfüllen können wie ein zusammengefasster Betrieb.

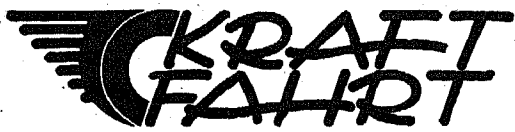
Die Meinung, dass alle Verkehrslinien nur nach dem Gesichtspunkt entworfen werden sollen, wie sie der Öffentlichkeit die billigste, bequemste und schnellste Verkehrsgelegenheit schaffen, gewinnt mehr und mehr die Oberhand. Es wird, um zu zeigen, dass nur durch eine einheitliche Behandlung des Verkehrsproblems dem willkürlichen Wachsen eines Stadtbildes Einhalt getan werden kann, als abschreckendstes Beispiel auf New York hingewiesen, für welche Stadt die Zusammenfassung aller Schnellbahnen vorgeschlagen worden ist.

Als Gerippe des städtischen Verkehrswesens werden dann auch die Bahnen angesehen, die je nach Grösse der Stadt und des Kreises als Schnellbahnen (Hoch- und Untergrundbahnen) oder als Oberflächenbahnen zu bauen seien. Omnibusse und Einzelwagen könnten die Verkehrsaufgaben der Bahnen nie voll übernehmen, sie seien aber als Zubringer und für besondere Anforderungen sowie für weniger dichten Verkehr wichtige Verkehrsmittel.

Es sind bereits grosse Gemeinschaftsbahnhöfe entworfen und im Bau — z. B. in Cleveland und Cincinnati —, wo für die verschiedenen Verkehrsmittel besondere Hallen, getrennt für die An- und Abfahrt, vorgesehen sind.

Russische Forschungsstelle für das Verkehrswesen.

Die Sowjet-Union plant die Errichtung eines grossen wissenschaftlichen Forschungsinstitutes für das Verkehrswesen, welches alle westeuropäischen und amerikanischen Errungenschaften auf diesem Gebiete verwerten soll. Die Bauarbeiten für die Anstalt, welche in der Nähe Moskaus erstellt und einen Raum von 34 ha einnehmen wird, sind bereits eingeleitet. Für den Bau der Gebäude und deren Ausrüstung sind über 37 Millionen Rubel veranschlagt. Das Institut wird ausser einer grossen Bibliothek für das Gebiet des Verkehrswesens 10 Untersuchungsanstalten und 1000 Arbeitskräfte aufnehmen. Ferner ist, um die besten wissenschaftlichen Kräfte heranzuziehen, beabsichtigt, Wohnungen für 300 bis 400 Familien bei der Anstalt zu bauen.



Jubiläum der deutschen Berufskraftfahrer.

Zu Beginn des neuen Jahres, gleichzeitig mit der Eingliederung in die neue Grossorganisation, den *Gesamtverband der Arbeitnehmer in den öffentlichen Betrieben und des Personen- und Warenverkehrs* konnte die *Reichsabteilung der Berufskraftfahrer im Deutschen Verkehrsband* auf ihr zehnjähriges Bestehen zurückblicken. Sie zählte bei ihrer Gründung rund 20 000 Kraftfahrer und heute sind über 62 000 bei ihr organisiert, wovon 54 000 Kollegen Mitglied der Rechtsschutz- und Haftpflichtunterstützungseinrichtung (genannt *Fakulta*) sind. Der Reichsverband verfügt ferner über ein Barvermögen von rund 3/4 Million Mark, das es ihm auch in Zukunft ermöglichen wird, all seinen Verpflichtungen gegenüber den Mitgliedern nachzukommen.

Unter seiner geschickten Leitung ist es dem Reichsverband gelungen, im Laufe der Jahre eine Reihe von Gesetzreformen auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens zu erwirken. Zu seinen ersten Erfolgen gehörte der Erlass einer Verordnung über die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern und einer neuen Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, wodurch sich die Verhältnisse, unter denen die Berufskraftfahrer arbeiten mussten, wesentlich gebessert haben.

Der Organisation gehören seit dem Jahre 1928 auch die Fahrlehrer an, die in verschiedenen grossen Städten Fahrlehrervereine gegründet hatten. Infolge der guten Entwicklung dieser Fachgruppe konnten für sie sogar eine Reihe von Tarifverträgen abgeschlossen werden.

Der Reichsverband übte im Laufe der Jahre einen starken Einfluss in Sachverständigenkommissionen zur Kontrolle der Fahrschulen aus. Sein Wirkungsbereich ging aber auch über die nationalen Grenzen hinaus. Die I.T.F. hat ihm bei ihrer Tätigkeit für die Berufskraftfahrer, insbesondere bei ihren Bemühungen für eine internationale Regelung des Kraftverkehrs wesentliche Anregungen zu verdanken; sie kann in diesen Fragen auf seine tatkräftige Unterstützung rechnen. Für das zweite Jahrzehnt wünschen wir der Organisation vollen Erfolg in allen ihren Bestrebungen, zum Besten der Berufskraftfahrer.

Ausstellungsbesuch in England.

Die vom 7. bis 16. November 1929 in London abgehaltene Ausstellung von Kraftwagen zu gewerblichen Zwecken wurde von ca. 64 000 Menschen besucht, d. s. etwa 20 % mehr als bei der vorigen Ausstellung im Jahre 1927.

Aus Belgien.

Eine neue Landesorganisation für Kraftwagenführer.

Der belgische Transportarbeiterverband ist unlängst von der Gewerkschaftszentrale beauftragt worden, die Kraftwagenführer unter gewissen Bedingungen zu organisieren, welche Arbeit er sofort in Angriff genommen hat.

Zunächst wurde auf 25. Dezember v. J. eine Reichskonferenz nach Brüssel einberufen, wo berufliche und organisatorische Fragen behandelt wurden. Zu dieser Konferenz waren nicht nur die schon vorhandenen Ortsgruppen für Chauffeure sondern auch Vertreter der Distriktkartelle der belgischen Gewerkschaftskommission eingeladen, die vorher über den Zweck und die von der neuen Organisation zu verrichtenden Arbeiten aufgeklärt wurden, um ihre Mitarbeit bei der Errichtung von Ortsgruppen zu sichern.

Die Konferenz.

Zu obenerwähnter Konferenz sind insgesamt 57 Delegierte erschienen, worunter Mertens und Bondas, Sekretäre der belgischen Gewerkschaftskommission, Kollege Sormani von den holländischen Kraftfahrern, Mahlman, Sekretär des belgischen Transportarbeiterverbandes, 3 Kollegen von Verbänden, die ebenfalls Kraftfahrer organisieren, 16 Vertreter von Distriktkartellen der Gewerkschaftskommission und 33 Vertreter der bereits bestehenden Ortsgruppen der Reichssektion für Kraftfahrer.

Die unter Leitung des Kollegen Mertens stehende Versammlung nahm mit lautem Jubel von einem Telegramm Kenntnis, worin die I.T.F. der Konferenz guten Erfolg wünschte und die Hoffnung aussprach, die Chauffeure im belgischen Transportarbeiterverband möchten auch zur Verstärkung ihrer internationalen Sektion in der I.T.F. ein starkes, einheitliches Ganzes bilden.

Der Bericht Lemaire.

Kamerad Lemaire setzte eingehend auseinander, wie notwendig es sei, dass nun endlich zur definitiven Schaffung einer Reichssektion für Kraftfahrer im belgischen Transportarbeiterverband geschritten werde. Vor allem wies er darauf hin, dass es in Belgien noch stets an einem gesetzlichen Schutz der Berufskraftfahrer fehlt. Dank ihres engen gewerkschaftlichen Zusammenschlusses in nationalen Verbänden hätten es die Industriearbeiter soweit gebracht, dass gewisse gesetzliche Schutzbestimmungen für sie erlassen worden sind. Nur die Kraftwagenlenker seien noch in dem vergessenen Kapitel.

„Das Gesetz kennt den Chauffeur nur, um ihn zu strafen“.

Mit diesen Worten kennzeichnete Lemaire den jetzigen gesetzlichen Zustand.

Die Chauffeure hätten ferner, im Gegensatz zu den Industriearbeitern, mannigfaltige, besondere Fachinteressen, weshalb sich ihr Zusammenschluss zu einer zentralen Organisation als doppelt notwendig erweise. Der Bericht Lemaire wurde nach einer sachlichen Diskussion einmütig gutgeheissen. In einer darnach angenommenen Entschliessung machte die Konferenz das Parlament und die Minister, die Gemeindeverwaltungen und die Öffentlichkeit auf die beunruhigende Zunahme der Verkehrsunfälle aufmerksam und führt als Ursache davon folgende Punkte an:

- 1.) den schlechten Zustand der Strassen;
- 2.) die übermässig grosse Fahrgeschwindigkeit;
- 3.) ungeeignete Kraftwagenführer und
- 4.) die unbeschränkte Arbeitszeit.

Eine Besserung dieser Misstände könne erreicht werden durch:

- 1.) einen für *alle* Kraftwagenführer obligatorisch gemachten Führerschein;
- 2.) Ausstellung von Führerscheinen durch eine von jeder Provinzverwaltung eingesetzte Kommission, die bestehen soll aus einem Arzt, einem technischen Sachverständigen (Ingenieur), einem Sachverständigen für das Verkehrswesen und einem erfahrenen Kraftwagenführer;
- 3.) einen obligatorischen Lehrplan für alle Chauffeurschulen und
- 4.) ein Mindestalter von 21 Jahren zur Erlangung des Führerscheines.

In einer zweiten Entschliessung wurde die Regierung ersucht, eine Haftpflichtversicherung für alle Kraftwagenbesitzer obligatorisch zu machen und beim Völkerbund auf eine internationale Regelung dieses Problems nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit hinzuwirken.

Der Bericht Mahlman.

Am Nachmittag bildete ein sachlicher Bericht des Kollegen Mahlman über das Organisationsproblem der Kraftwagenführer und die Notwendigkeit, sie in einer einheitlichen Gewerkschaft unterzubringen, Gegenstand der Diskussion. Mahlman führte aus, dass sich alle Chauffeure, mit Ausnahme der bei Eisen- und Strassenbahnen beschäftigten, der neuen Organisation anschliessen sollten, damit ihre besonderen Berufsinteressen gewahrt und verteidigt werden können.

Als Hauptschwierigkeiten, welche der Organisation im Wege stehen, führte Mahlman an, dass:

- 1.) die Kraftverkehrsbetriebe zu 90% Kleinbetriebe sind;
- 2.) eine grosse Differenz zwischen Mindest- und Höchstlohn besteht;

bei Facharbeitern beträgt der Unterschied selten mehr als 10%, unter den Chauffeuren aber in manchen Fällen bis zu 100%;

- 3.) gewisse Verbände sich dagegen sträuben, ihre Kraftfahrermitglieder an die für sie zuständige neue Einheitsorganisation abzutreten;
- 4.) eine Reihe von sog. Amicales (gesellige Vereine) bestehen, wohin sich tausende Chauffeure verirrt haben;
- 5.) die christlichen Gewerkschaften der neuen Bewegung entgegenarbeiten und
- 6.) schliesslich es bei der Einrichtung von Ortgruppen an leitenden Kräften fehlt.

Nach Aufzählung der sozialen Einrichtungen, die in der Reichssektion bereits bestehen und noch geschaffen werden sollen, wurde Mahlmans Bericht und einige dazugehörige Resolutionen einstimmig angenommen. Auf Grund dieser Resolutionen sollen gegründet werden:

- a) ein *Pensionsfonds*, aus dem nach dem 60. Lebensjahr je nach der Mitgliedschaftsdauer eine Pension von Fr. 120 bis Fr. 840 jährlich bezahlt wird;
- b) eine *Krankenversicherungseinrichtung*, auf Grund welcher den Mitgliedern, die einer der gesetzlich vorgeschriebenen Krankenkassen angehören, nach dem siebten Krankheitstage — auf die Dauer von 3 Monaten im Kalenderjahr — Fr. 12 täglich Krankenunterstützung gewährt wird;
- c) eine besondere *Nationale Arbeitslosenkasse* für Kraftwagenführer.

Die Fachzeitschrift.

Einstimmig wurde auch ein Vorschlag zur Herausgabe einer Monatszeitschrift gutgeheissen, in der alle das Kraftverkehrswesen und die besonderen, die Berufskraftwagenführer angehenden Fragen behandelt werden sollen.

**

Um der neuen Organisation im Schosse des belgischen Transportarbeiterverbandes einen besseren Halt zu verschaffen und sie weiter auszubauen — 60 bis 70 000 Arbeiter aus dem Kraftverkehrsgewerbe sollen noch ihrer Organisation und damit der allgemeinen Gewerkschaftsbewegung zugeführt werden — haben die belgischen Kameraden eine grosszügige Propagandabewegung über das ganze Land eingeleitet. Die guten Erfolge der Reichskonferenz bürgen dafür, dass diese Bewegung mit der weiteren Unterstützung der Gewerkschaftskommission zu ihrem Ziele führen wird.

Kraftwagenunfälle in den Vereinigten Staaten.

Im Jahre 1928 sind in den Vereinigten Staaten rund 27 500 Personen bei Kraftverkehrsunfällen ums Leben gekommen.

STRASSEN BAHNEN

Autobus und Strassenbahn.

Die *Privat- und Strassenbahner-Zeitung*, das Organ für die im Deutschen Verkehrsbund (jetzt Gesamt-Verband der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs) organisierten Strassen- und Kleinbahner gibt eine Äusserung des Ingenieurs O. Armknecht, Berlin, in einem an die Redaktion gerichteten Schreiben wieder, wozu ihn ein Artikel in der *I. T. F.* der von obiger Zeitung übernommen wurde, veranlasst hat.

Unsere Betrachtungen über Wiesbaden, die deutsche Stadt, welche oft als Beispiel angeführt wird, um die Überlegenheit des Omnibusses nachzuweisen, bewegten Ingenieur Armknecht zu folgenden für unsere Leser interessanten Bemerkungen:

„Die Stadt Wiesbaden hat niemals den Beschluss gefasst, ihren Strassenbahnverkehr stillzulegen und durch Omnibuslinien zu ersetzen. Der Sachverhalt ist vielmehr folgender:

Die *Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft Darmstadt* hatte in Wiesbaden einen Strassenbahnbetrieb, dessen Konzession am 1. April 1929 abließ. Die Stadt hatte das Recht, diese Bahn nach Ablauf des Vertrages zum Taxwert zu übernehmen, nachdem sie ein Jahr vorher eine entsprechende Erklärung abgegeben hat. Von diesem Recht machte die Stadt keinen Gebrauch, weil ihr der Taxwert für die Bahn als viel zu hoch erschien. Nachdem die Verhandlungen zwischen dem Magistrat und der S. E. G. bis Mitte vorigen Jahres zu keinem Resultat geführt hatten, war die Stadt gezwungen, eine grössere Anzahl Autobusse zu bestellen um überhaupt am 1. April 1929 einen Verkehr auf den an diesem Tag durch die S. E. G. einzustellenden Betriebslinien machen zu können. Einen Verkehr mit elektrischen Betriebsmitteln zu machen, war die Stadt Wiesbaden nicht in der Lage, da sie weder Gleise noch Oberleitungsanlagen zur Verfügung hatte, dann die in der Strasse vorhandenen Gleise und die Oberleitung sind Eigentum der S. E. G. und können erst innerhalb einer angemessenen Zeit beseitigt werden. Diesen Umstand hat sich die Automobilindustrie zu Nutzen gemacht und in ihrer Presse die Sache so dargestellt, als ob die Stadt Wiesbaden aus technischen und wirtschaftlichen Gründen den Bahnbetrieb eingestellt und durch Omnibusse ersetzt habe. Diese Anslegung entspricht auch schon deshalb nicht den Tatsachen, weil die Stadt Wiesbaden ihre eigene Strassenbahn nach wie vor betreibt und sogar neuerdings die Gleise in der Friedrichstrasse aufs modernste neu hergestellt hat. Die Gleise und ein erheblicher Teil der Fahrleitungsanlagen der Linien der S. E. G. bestehen

auch heute noch, so dass erwartet werden kann, dass es zwischen der Stadt Wiesbaden und der S. E. G., wenn auch nur wegen teilweisen Ankaufs dieser Anlagen, doch noch zu einer Einigung kommen wird. Der Autobusverkehr bleibt, wie sämtliche derartige Verkehrsunternehmen bestätigen können, trotz aller Schönfärberei ein Zuschussbetrieb *) mit all seinen dem Autobetrieb anhaftenden Mängeln. Die Stadt Wiesbaden wird hiervon auch nicht verschont bleiben, was sich zeigen wird, wenn die Autobusse erst einmal 2—3 Jahre in Betrieb sind. Meines Erachtens dürfte der Zeitpunkt nicht mehr so fern liegen, wo Wiesbaden sich entschliessen wird, die eine oder andere der jetzt mit Autobussen betriebenen Linien wieder als elektrische Strassenbahn zu betreiben.“

*) Die bisherigen Resultate mit dem kommunalen Autobusbetrieb in Wiesbaden haben die Meinung des Herrn Armknecht noch nicht bestätigt. Nach der „Luft- und Kraftfahrt“ vom 15. Dezember 1929 hat der Omnibusbetrieb beim Publikum viel Anklang gefunden und im ersten Halbjahr einen Ueberschuss von über 200 000 Mark abgeworfen. Eingenommen wurden 1 948 930 Mark und ausgegeben 1 746 000 Mark bei einem Mindestfahrpreis von 15 Pfennig.

Die Schriftl.

Einschliessung von Plattformen.

Eine Abordnung des englischen Transportarbeiterverbandes unter Leitung des Generalsekretärs, Kollege Bevin, wurde am 7. Oktober v. J. vom englischen Verkehrsminister Morrison empfangen. Die Abordnung drängte beim Minister auf eine allgemeinere Einführung der Strassenbahnwagen mit geschlossenen Plattformen, besonders in London. Sie wies darauf hin, dass dieser Wagentyp schon in mehreren Provinzstädten *) eingeführt ist. Der Minister antwortete, dass er gegen die mit den Wagen mit geschlossenen Plattformen gemachten Erfahrungen nichts einzuwenden habe, dass es aber bei den Strassenbahnunternehmen läge, einen Beschluss in dieser Angelegenheit zu treffen. Er versprach, sich dieserhalb mit den Unternehmen in Verbindung zu setzen.

*) Wie im Auslande! (Anm. der Schriftl.)

Gesetzvorschlag betreffend die kommunalen Strassenbahnen in England.

Die englische Vereinigung der kommunalen Strassenbahn- und Verkehrsunternehmen wird demnächst dem englischen Parlament einen Gesetzvorschlag unterbreiten, wonach den Gemeinden, welche öffentliche Verkehrsdienste einrichten wollen, die selben Rechte eingeräumt werden sollen wie den privaten Unternehmen.

Dieser Vorschlag hat Aehnlichkeit mit einem im Jahre 1926 in zweiter Lesung bei einer Mehrheit von 5 Stimmen abgelehnten Antrag. Die Vereinigung hofft auf die Annahme des Vorschlages durch das Parlament, da Regierung und Arbeiterpartei dafür sind und wahrscheinlich auch die Liberalen für den Antrag stimmen werden.

SEELEUTE

Ein Mantel-Tarifvertrag für die polnischen Seeleute.

Seit über einem Jahre versucht der Polnische Transportarbeiter-Verband, mit den Reedern einen Kollektivvertrag abzuschliessen. Zunächst waren die Reeder nicht gewillt, in Verhandlungen zu treten und erst nachdem sich auch der Gewerkschaftsbund mit der Sache bemüht hatte, sahen sie sich veranlasst, an einer Konferenz teilzunehmen, um den von den Arbeitern vorgelegten Vertragsentwurf zu behandeln. Sie waren anfänglich zu keinerlei Zugeständnissen bereit; erst nachdem die Lage äusserst kritisch wurde und der Transportarbeiter-Verband Massnahmen zu einem Streik traf, sind sie müde geworden.

Schon im Laufe des Oktober vorigen Jahres schilderte der polnische Transportarbeiterverband der I.T.F. die Verhältnisse und bat für den Fall, dass ein Streik ausbrechen sollte, um Unterstützung. Die I.T.F. sandte sämtlichen in Frage kommenden Organisationen eine Abschrift des Briefes der polnischen Transportarbeiter mit der Bitte, die nötigen Vorkehrungen zu treffen.

Der neue Manteltarif wurde am 5. Dezember 1929 unterzeichnet. Die ganze Aktion endigte mit einem glänzenden Sieg der Arbeiter.

Am 1. Dezember 1929 trat der Vertrag in Kraft; er gilt bis 31. Dezember 1930 und kann mit einmonatiger Frist vor Ablauf dieses Termins gekündigt werden. Die Vertragsbestimmungen haben Bezug auf den Geltungsbereich, auf die Befahrenheit der Schiffsleute, die Heuer, Auszahlung der Heuer, Ueberstundenvergütung, Speiseordnung, Proviantkontrolle, Höhe der Verpflegungsgelder an Urlaubstagen etc., Versicherung der Effekten, auf den Dienst an Bord im allgemeinen und schliesslich auf die Rechte und Pflichten der Organisationen, das Verfahren bei Meinungsverschiedenheiten, die Geltungsdauer und die Kündigung.

Die Monatsheuer beträgt für folgende Grade:

Bootsmann	Zloty*) 310
Zimmermann	„ 310
Vollmatrose	„ 265
Leichtmatrose	„ 130
Schiffsjunge	„ 60-90
Trimmer	„ 245
Heizer	„ 280
Schmierer	„ 300
Koch	„ 320
Koch auf Passagierschiffen	
„ „ (I. Kl.)	„ 475
„ „ (II. „)	„ 395
„ „ (III. „)	„ 335

*) 1 Zloty = ca. 0.45 RM.

Kochsgehilfe	Zloty 130
Küchenjunge	„ 60
Steward auf Frachtschiffen	„ 240
Stewardgehilfe	„ 95

Die Ueberstundenvergütung beträgt für die Bootsleute, Zimmerleute, Vollmatrosen, Trimmer, Schmierer und Heizer 1,50 Zloty, für die Leichtmatrosen und Maschinistengehilfen ein Zloty und für Jungen 0,75 Zloty in der Stunde.

Zur Kontrolle der Nahrungsmittelrationen können die Schiffsbesatzungen unter sich einen Mann wählen. Klagen über schlechte Verpflegung können zunächst beim Kapitän, dann bei der Direktion der Reederei und schliesslich beim Seemannsamt oder Handelsmarineamt in Danzig eingereicht werden.

Wenn aus dem einen oder anderen Grunde das Essen nicht an Bord eingenommen wird, erfolgt Auszahlung eines täglichen Verpflegungsgeldes von 4,50 Zloty.

Die Effekten der Seeleute werden von den Reedern mit 1 400 Zloty pro Person versichert.

Bei Streitigkeiten über die Auslegung des Manteltarifvertrages entscheidet das Seeamt in Gdingen oder das Handelsmarineamt in Danzig. Berufung gegen Entscheidungen dieser Aemter kann beim Arbeitsministerium oder Handelsministerium eingelegt werden.

Durch den erwähnten Vertrag werden alle Einzelarbeitsverträge, die schlechtere Bestimmungen für die Seeleute enthalten, ungültig.

**

Ueber den Urlaub, die Arbeitszeit und die Arbeitsvermittlung sind im Vertrag keine Bestimmungen enthalten. Inzwischen hat aber der Minister für Handel und Industrie einen Erlass herausgegeben, wonach den Seeleuten, solange die beabsichtigte Aenderung der Seemannsordnung noch nicht erfolgt ist, nach einjähriger Beschäftigung bei einer Reederei 8 Tage und nach dreijähriger Beschäftigung 15 Tage Urlaub gewährt werden muss. Wenn möglich soll der Urlaub auf einmal gegeben werden, jedoch nicht auf längere Zeit als das Schiff im Heimatshafen liegt. Der Reeder bestimmt auch, wann und unter welchen Umständen der Urlaub zu nehmen ist. Das Recht auf Urlaub geht der Seemann auch nicht verlustig, wenn der Dienst unterbrochen wird und er innerhalb drei Monaten sich auf dem gleichen Schiff anmustern lässt.

Bezüglich der Arbeitszeit wird den Reedern empfohlen, bis zur Regelung durch das neue Gesetz folgende Normen einzuhalten: im Hafen 8 Stunden täg-

lich; auf See 8 und 12 Stunden im Tag, und zwar a) in der grossen Fahrt, westlich der Linie Dover-Calais, 8 Stunden im Tag für alle Seeleute, b) in der Ost- und Nordseefahrt 12 Stunden täglich für das Decks- und Maschinenpersonal auf Schiffen bis zu 1000 BRT und 8 Stunden täglich auf Schiffen von über 1000 BRT.

Die Musterung der Seeleute erfolgt durch die amtliche Arbeitsnachweisstelle in Gdingen. Das ausschliessliche Recht des Arbeitsnachweises für Seeleute wird keinem Arbeitnehmerverband erteilt. Auf Grund des geltenden Gesetzes steht das Arbeitsnachweisrecht keinen privaten Personen oder Einrichtungen zu.

Der Polnische Transportarbeiter-Verband ist mit diesem Erlass des Ministers nicht zufrieden, da er gesetzwidrig ist. Der Verband beabsichtigt daher, diesen Erlass zur Erlangung von Verbesserungen zu bekämpfen.



Pressebericht der I. T. F. in Esperanto.

Auf eine von der I. T. F. geplante Esperanto-Monatszeitschrift haben sich bis jetzt 143 Personen aus Grossbritannien, Deutschland, Schweden, Polen, der Tschechoslowakei, Belgien, Frankreich, Oesterreich, Argentinien, der Schweiz, Sowjetrussland, Portugal, den Vereinigten Staaten, Finnland, Jugoslawien und den Niederlanden abonniert. Da die an eine solche Veröffentlichung geknüpften Bedingungen bei dieser Abnehmerzahl nicht erfüllt werden, mussten wir unseren ursprünglichen Plan fallen lassen und die Esperanto-Veröffentlichung in einer bescheideneren Form herausbringen, u. z. in Form eines Presseberichtes, wie er bereits in englischer, deutscher, französischer, spanischer und schwedischer Sprache erscheint.

Die Esperanto-Ausgabe wird dann offiziell auch denjenigen Organisationen zugeschickt, welche den Pressebericht nicht in ihrer eigenen Sprache erhalten.

Wer sich bereits als Abonnent aufgab, erhielt ein Rundschreiben über diese Veröffentlichung und wird dieser Tage auch eine Probenummer des Esperanto-Presseberichtes erhalten.

Der Bezugspreis beträgt fl. 2.— im Jahr, einschliesslich Lieferung der Monatszeitschrift „I. T. F.“ in einer der folgenden Sprachen: Englisch, Deutsch, Französisch, Spanisch, Schwedisch.

Die Presseberichte werden den Beziehern einmal monatlich gleichzeitig mit der Monatszeitschrift zugeschickt.

Durch die Verwirklichung dieses Planes wird die I. T. F. die erste gewerkschaftliche Internationale sein, welche eine ihrer offiziellen Veröffentlichungen in der Welthilfssprache Esperanto herausgibt.

Esperanto-Kongresse.

Der 10. Weltkongress der proletarischen Esperantisten findet im Jahre 1930 in London statt. Wie alljährlich, so findet auch dieser Kongress wiederum im August statt, zur beharrlichen Demonstration gegen den imperialistischen Krieg. Der Kongress wird sicher seinem Vorgänger, dem 9. Weltkongress, der im August 1929 in Leipzig tagte, hinsichtlich der Besucherzahl und praktischer Arbeit nicht nachstehen. Die Vorbereitungsarbeiten sind schon im Gange und die ersten Anmeldungen zur Teilnahme liegen bereits vor.

In Essen findet zu Ostern der 8. Kongress des Arbeiter-Esperanto-Bundes für die deutschen Sprachgebiete statt. (Arb. Esperantist.)