

**ORGAN DER INTERNATIONALEN  
TRANSPORTARBEITERFÖDERATION**

**Die I.T.F. und der Ferne Osten.**

**D**er im Juli 1928 in Stockholm abgehaltene Vollkongress der I. T. F. hat so gut wie einmütig eine Entschliessung angenommen, worin die führenden Körperschaften innerhalb der I. T. F. beauftragt wurden, in der nächsten Amtsperiode, d. i. bis zu dem im Jahre 1930 abzuhaltenden Kongress der I. T. F. der Propaganda für den Anschluss der Transportarbeiterorganisationen in denjenigen Ländern, welche noch ausserhalb des internationalen Verbandes der I. T. F. stehen, ihre besondere Aufmerksamkeit zu widmen und die Massnahmen zu treffen, welche unsere Internationale instand setzen werden, in stets höherem Masse den Wünschen und Bedürfnissen der aussereuropäischen Organisationen sowohl in organisatorischer als auch in ökonomischer Hinsicht gerecht zu werden.

Auf Grund dieses Beschlusses hat der Generalrat einmütig einen Plan gutgeheissen, welcher den aussereuropäischen, bei der I. T. F. bereits angeschlossenen Organisationen die Möglichkeit gibt zu einem engeren Zusammenschluss auf kontinentaler Grundlage innerhalb des Rahmens unserer Internationale. Dieser Beschluss des Generalrats, wodurch dem, was die grosse Mehrheit der organisierten Arbeiter in den aussereuropäischen Ländern bewegt, Rechnung getragen wird, und gleichzeitig die von der I. T. F. getriebene Propaganda führten dazu, dass sich seit dem letzten Kongresse eine nicht unbedeutende Zahl aussereuropäischer Organisationen angeschlossen haben.

Hauptsächlich gilt dies für den Fernen Osten. In einer nur geringen Zahl Länder, die zu diesem Weltteil gehören, besass die I. T. F. Organisationen, nämlich drei in Indien und eine — überwiegend aus weissen Arbeitern bestehend — in Indonesien. Diese Zahl wurde in den letzten Jahren um 4 erhöht: durch den Beitritt der Organisation der Steuerer in Kalkutta, der Seemannsorganisation von Bombay, der Organisation der Eisenbahner in Nord-China und der Gewerkschaft der einheimischen Eisenbahner in Indonesien. Ferner sind wir auf Grund eingetretener Nachrichten berechtigt anzunehmen, dass sich in kurzer Zeit auch der japanische Seemannsverband bei der I. T. F. anschliessen wird.

Damit ist die Grundlage zur Errichtung eines Zweigsekretariats der I. T. F. im Fernen Osten und zudem die Möglichkeit geschaffen, dem Sekretariat, dank der Bereitwilligkeit eines grossen Teiles (5/6 unserer Mitgliederzahl entsprechend) der Mitgliedsverbände, für die Jahre 1930 und 1931 einen freiwilligen Sonderbeitrag zu leisten, die nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen, damit es nicht nur in organisatorischer Beziehung auf festen Boden gestellt, sondern auch durch kräftige Unterstützung der bereits angeschlossenen und eifrige Propaganda unter den noch nicht angeschlossenen Verbänden nach innen und aussen hin weitgehend ausgebaut werden kann. Die I. T. F. wird damit einen wichtigen Schritt auf dem Wege weitergegangen sein, der sie durch eine schnelle Entwicklung zu ihrem Ziele, einer wirklichen, die ganze Welt umspannenden Internationale führt, eine Internationale, welche die Kraft hat, die Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter aller Länder zu verbessern und ausserdem den Kampf gegen die kapitalistische Wirtschaftsordnung mit allen ihren Auswüchsen und für die sozialistische Gemeinschaft der Völker zu führen.

**ERSCHEINT  
MONATLICH IN DEUTSCHER  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER,  
SCHWEDISCHER  
UND SPANISCHER SPRACHE**

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

**INHALT:**

Mitteilungen des Sekretariats . . . . .	14
<b>Eisenbahner:</b> Eisenbahnverwaltungs- und Aufsichtspersonal . . . . .	14
Dienstbereitschaft in der Wohnung	15
Die Verantwortlichkeit der Eisenbahner bei Unfällen . . . . .	16
Ziele der Rationalisierung . . . . .	16
<b>Transportarbeiter:</b> Der Schutz der Berufskraftwagenführer . . . . .	18
Vermischtes . . . . .	20
Der nächste internationale Kongress der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrtunternehmen . . . . .	21
Zusammenarbeit von Staat und Stadt in Deutschland zur Verhinderung der Privatisierung öffentlicher Betriebe	21
Ein neuer Wagentyp bei den Londoner Strassenbahnen . . . . .	21
Das 25-jährige Jubiläum der belgischen Hafentarbeiter . . . . .	22
Die internationalen Vorschriften für Hafentarbeiter . . . . .	22
<b>Seeleute:</b> Wie die indischen Seeleute angeheuert werden . . . . .	23
Die XIII Internationale Arbeitskonferenz (IV) . . . . .	24
<b>Esperanto</b> . . . . .	24

## Mitteilungen des Sekretariats.

### Neue Anschlüsse.

Hafen- und Seeleute-Föderation von Kuba.  
Eisenbahnerverband von Nord-China.

### Kongress der I.T.F. vom Jahre 1930.

Wie den Mitgliedsverbänden bereits mitgeteilt, wird unser zweijährlicher Kongress vom 21. bis 26. September in London abgehalten.

Als Sekretär des Empfangskomitees fungiert Kollege Stanley Hirst vom englischen Transportarbeiterverband.

Anträge zur Tagesordnung können noch bis zum 15. März gestellt werden.

### Madriider Eisenbahner-Konferenz.

Diejenigen Verbände, die uns über die Beschickung der am 28. April d. J. in Madrid anfangenden Eisenbahner-Konferenz noch keine Nachricht zukommen liessen, werden gebeten, dies baldigst zu tun.

Die Thesen über das zu behandelnde Problem *Eisenbahn und Auto* sind den Verbänden bereits zugegangen; die Thesen zu den übrigen Tagesordnungspunkten folgen baldmöglichst.

### Mitgliederstand am 1. Januar 1930.

Soweit uns die Mitgliederzahl per 1. Januar d. J. noch nicht mitgeteilt wurde, ersuchen wir die Verbände, dies umgehend nachzuholen.

### Beitrag für 1930.

Verbände, die noch mit Beiträgen für das verflossene Jahr rückständig sind, werden gebeten, für baldige Ueberweisung des in Frage kommenden Betrages Sorge zu tragen.

### Fragebogen über die Stellung des Eisenbahn-Verwaltungspersonals und die Besetzung von Lokomotiven mit einem Mann.

Eine Reihe von Organisationen haben unsere diesbezüglichen Fragebogen noch nicht beantwortet. Wir bitten um baldige Beantwortung, da wir die Berichte zu veröffentlichen gedenken.

### Fragebogen für die Organisationen mit Kraftfahrern.

Auf die verschiedenen Fragebogen haben eine Anzahl Verbände noch nicht geantwortet. Da wir auch das Resultat dieser Erhebungen zu veröffentlichen gedenken, bitten wir um schnellste Beantwortung.

### Hafenarbeiter.

Von verschiedenen Hafenarbeiterverbänden vermessen wir auch noch Antwort auf unser Rundschreiben betreffend die Massnahmen der Regierungen zur Ratifizierung des Internationalen Uebereinkommens zum Schutze der Hafenarbeiter. Wir bitten die Verbände auch an dieser Stelle um umgehende Beantwortung, soweit dies noch nicht geschehen ist.

### Eingegangene Beiträge für 1928:

Ungarische Transportarbeiter fl. 102.—

### Eingegangene Beiträge für 1929:

Estländische Seeleute „ 18.—

Lettländische Strassenbahner „ 14.—

### Eingegangene Beiträge für 1930:

Belgische Strassenbahner „ 178.45

Deutsche Eisenbahner „ 3780.—

Englische Eisenbahnangestellte „ 817.71

Oesterreichische Eisenbahner „ 2000.—

Chinesische Eisenbahner „ 278.69

### Bevorstehende Kongresse.

Finnischer Transportarbeiter-Verband: am 22. April in Helsingfors (Folkets hus).

Schweizerischer Eisenbahner-Verband: am 28. und 29. Juni in Bern.

Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr (Tschechoslowakei): am 20. und 21. April in Aussig.



## Eisenbahnverwaltungs- und Aufsichtspersonal.

### Allgemeines über die Personalverhältnisse.

#### Belgien.

Das Eisenbahnpersonal zerfällt theoretisch in vier ungleich grosse Gruppen: 1.) Angestellte und Beamte; 2.) Aufsichtspersonal; 3.) Angestellte Arbeiter; 4.) Arbeiter.

Als Angestellte und Beamte gelten: Techniker (Hoch- und Mittelschüler); Bürobienstetete aller Grade; Vorstände und Fahrdienstleiter auf Bahnhöfen und Haltestellen jeglicher Grösse; Schalter- und Kassenbeamte; Bahnhofspolizisten; Lagerhalter; Personenzugschaffner, Personen- und Güterzugführer, Fahrmeister des Personenzugdienstes, Zugrevisoren, Güterabfertiger und Lademeister.

Die Kategorie der Aufsichtsbeamten umfasst:

Werkstättenleiter, Werkmeister, Werkführer, Lokomotivmeister; Lokomotivführer-Instruktoren; Abnahmebeamte; Bahnmeister; Fahrmeister des Güterzugverkehrs; Aufseher des Wagenreinigungsdienstes; Werkführer und Aufseher der elektrotechnischen Fachrichtung; Leiter von Gaswerken.

In die Gruppe der angestellten Arbeiter fallen:

Boten und Bürodienner; Lokomotivführer; Rangiermeister.

Die vierte Gruppe (Arbeiter) umfasst *im Betrieb*: das Lade- und Rangierpersonal einschliesslich der Vorarbeiter und der Kolonnenführer, die Bahnsteigschaffner und -aufseher; die Weichensteller und Wärter auf Stellwerken jeglicher Grösse; *in der Bahnunterhaltung*: die Rottenarbeiter und Rottenführer, die Bahn-, Block- und Schrankenwärter, alle Handwerker und Vorhandwerker einschliesslich der Stellwerksschlosser und -oberschlosser; *im Maschinen- und Werkstattendienst*: Lokomotivheizer, Maschinenisten, Güterzugbremser und -oberbremser, Wagenuntersucher und Aufseher des Wagenuntersuchungsdienstes, die Werkstätten- und Schuppenarbeiter und ihre Kolonnenführer, alle Handwerker, Hilfs-

I.

und Vorhandwerker, Kraftfahrer und Elektriker.

Ständige weibliche Bedienstete (Arbeiterinnen) gibt es nur im Schranken- und Blockdienst und im Zugbegleitdienst (Dienstfrauen). Zwischen Angestellten, Beamten und Aufsichtspersonal besteht kein Unterschied. Die angestellten Arbeiter stehen in einem Dienstverhältnis, welches dem Beamtenverhältnis sehr nahe kommt; es ist hauptsächlich die Urlaubsregelung, welche von der der Beamten abweicht. Das Arbeiterverhältnis hingegen weist Unterschiede gegenüber dem Beamtenverhältnis auf hinsichtlich des Besoldungssystems, der Fürsorge und des Urlaubs.

Für alle Bediensteten gilt dasselbe Disziplinarrecht.

Die Beamtengesetzgebung ist aufs äusserste beschränkt; alle staatlichen Verwaltungen sind der allgemeinen Sozial- und Arbeitsgesetzgebung unterworfen. Vor dem Kriege galten hinsichtlich der Vereins- und Koalitionsfreiheit Ausnahmebestimmungen für die Staatsbediensteten, die jedoch nicht in den Gesetzen, sondern in Instruktionen der Minister verankert waren. Diese Ausnahmebestimmungen sind nach dem Kriege alle gefallen.

Seit 1926 sind die belgischen Eisenbahnbeamten nicht mehr öffentlichrechtliche Beamte. Die Eisenbahnregie wurde als ein privatrechtliches Eisenbahnunternehmen, dessen Stammaktien unveräusserlich sind und dem Staate gehören, vor dem Notar errichtet; unter Gewährleistung der erworbenen Rechte fielen alle von der neuen Gesellschaft übernommenen Beamten unter das gemeine Recht, wie dies mit den Arbeitern immer der Fall gewesen ist, und wurden ihres Eides entbunden. Die neutral und christlich organisierte Beamtenschaft verhielt sich gegenüber dieser Massnahme gleichgültig; die freigewerkschaftliche Beamtenschaft begrüsst sie.

Das Eisenbahngesetz schrieb die Einsetzung einer paritätischen Kommission für Personalangelegenheiten für jeden Bezirk und einer zentralen paritätischen Kommission vor, deren Arbeitnehmermitglieder von den anerkannten Gewerkschaften ernannt werden. Die zentrale Kommission muss gemäss dem Gesetz eine neue Personalordnung erlassen; diese Arbeit ist noch nicht abgeschlossen. Ueber aussergewöhnliche Angelegenheiten

ten verhandeln die Organisationen mit der Gesellschaft, sei es in der zentralen paritätischen Kommission, sei es direkt.

Angestellte, Beamte und Aufsichtspersonal sind in eine 12stufige Rangordnung eingeteilt; diese Rangordnung ist aus den Anfängen des Eisenbahnwesens überliefert, und hat praktisch keine Bedeutung mehr. Beamte desselben „Ranges“ haben bisweilen ganz verschiedene Gehälter.

Gehaltsgruppen gibt es ebenfalls noch nicht. In der Besoldungsordnung wird jede Dienstbezeichnung (Tätigkeit) besonders aufgeführt mit den für dieselbe geltenden Gehaltssätzen. Für Funktionen, die voneinander nicht wesentlich verschieden sind, gibt es spürbare Unterschiede in den Gehältern. Seit einigen Jahren liegt ein Entwurf vor, um das *gesamte* Personal, einschliesslich der Arbeiter jedoch ausschliesslich der Vorstände der Bezirksamter und höher stehenden Beamten, in 21 Besoldungsgruppen einzuteilen.

#### Dänemark.

Das gesamte Eisenbahnbetriebs-, Verkehrs- und Bewachungspersonal, mit Ausnahme der Lehrlinge (Eisenbahnpraktikanten) und der auf Probe angestellten Bediensteten, gehört zu den Staatsbeamten. Das ständige Personal der Werkstätten und werkstattartigen Betriebe (Betriebswerke) fällt ebenfalls unter das Beamtengesetz, mit Ausnahme der Lohnbestimmungen dieses Gesetzes.

Beamte, deren Jahresgehalt 4800 Kronen übersteigt, werden lebenslänglich (durch den König) angestellt. Die übrigen Beamten werden (durch den Minister, Generaldirektor oder Bezirkschef) kündbar angestellt.

Das Beamtengesetz regelt die Rechtsverhältnisse, Pflichten und Ansprüche des Personals bis in die Einzelheiten und überlässt in dieser Beziehung der allgemeinen Sozialgesetzgebung und der Anordnungsbefugnis der Generaldirektion oder des Ministeriums recht wenig.

Die Arbeitszeit in den Eisenbahnbetrieben wird nicht gesetzlich, sondern durch Anordnung der Generaldirektion geregelt.

Weder die Bestimmungen des Beamtengesetzes, noch die Anordnungen der Generaldirektion werden einseitig erlassen. Das Organisationsrecht der Beamten, die Anerkennung der Organisationen und das Recht, Abänderungen des Gesetzes, der Personal- und allgemeinen Vorschriften nicht-technischer Art zu beantragen und darüber mit den massgebenden Behörden zu verhandeln, sind durch das Beamtengesetz gewährleistet. Die Organisation kann sich durch Personen vertreten lassen, die nicht im Staatsdienste stehen.

Die Lohnordnung gruppiert die Beamten, einschliesslich des Generaldirektors und des Schrankenwärters, in 18 Klassen.

#### Deutschland.

Das Personal deutscher Reichsbetriebe ist in zwei grosse Gruppen eingeteilt: Beamten und Arbeiter.

Zur Beamtengruppe gehören die Bediensteten, die folgende Tätigkeiten ausüben:

Rangierdienst (*Rangierer, Rangieraufseher, Rangiermeister*), Signal- und Weichenstellendienst (*Weichenwärter, Stellwerksmeister*), Abfertigungsdienst, Leitung und Ueberwachung von Bahnhöfen, Bürodienst (*Betriebsassistenten, Assistenten, Sekretäre, Obersekretäre*) Leitung des Ladedienstes (*Ladeschaffner, Lademeister*), Fahrkartenkontrolle (*Bahnhofsschaffner*), Zugbegleitdienst (*Triebwagenschaffner, Zugschaffner, Zugführer*), Wagenuntersuchungsdienst (*Wagenaufseher, Wagenmeister*), Maschinendienst, (*Maschinisten, Kraftwagenführer, Triebwagenführer, Lokomotivheizer, Lokomotivführer*), technische und administrative Leitung und Ueberwachung von Betriebs-, Gas- und Kraftwerken und Werkstätten (*Werkführer, Werkmeister, technische und nichttechnische Obersekretäre, technische und nichttechnische Oberinspektoren*), Bahnbewachungsdienst (*Schrankenwärter, Bahnwärter*), Beaufsichtigung Ueberwachung und Leitung des Bahnunterhaltung- und Bahnbewachungsdienstes (*Rottenführer, Rottenmeister, Leitungsaufseher, Leitungsmeister, Telegraphenwerkführer, Telegraphenwerkmeister, Werkführer für Stellwerke, Bahnmeister, technische Obersekretäre*).

Zur Arbeitergruppe gehören: die gelernten und ungelernten Arbeiter der Werkstätten, der Betriebswerke (Lokomotivputzer, Kohlen- und Schlackenlader, Anheizer, Kesselwäscher), die Arbeiter der Bahn- und Telegraphenunterhaltung, Güterböden, Stofflager, des Wagenreinigungsdienstes.

In der Arbeitergruppe findet man ferner Bedienstete, deren ständige Beschäftigung dieselbe ist als die gewisser Beamten, wie: Kraftwagenführer, Schreibgehilfen, Rangierer, Wagenschreiber, Ladekranführer; ferner werden viele Arbeiter mehr oder weniger ständig im Beamtendienst beschäftigt als: Boten, Bahnwärter, Zugschaffner, Bahnhofs-schaffner, Rottenführer, Rangierer, Weichenwärter, Maschinisten, Betriebsassistenten, Lokomotivheizer, Reservelokomotivführer, Wagenaufseher, Aufseher im Sicherungsdienst, Werkführer und Werkmeister.

Grundsätzlich fallen die Arbeiter unter die allgemeine soziale und Arbeitsgesetzgebung. Das was die allgemeine Gesetzgebung für die Arbeiter regelt, wird für die Beamten teils durch eine besondere Gesetzgebung, teils durch Anordnungen der Behörden geregelt. Während beispielsweise die Arbeiter mit dem Arbeitgeber (Behörde) einzeln oder kollektiv verhandeln und Lohnarbitrageverträge abschliessen, wird die Besoldung der Beamten durch die Budgetgesetze festge-

setzt; während die Arbeiter unter die Arbeitszeitgesetze fallen, wird die Arbeitszeit der Beamten durch Anordnung der Behörde (Ministerium) festgesetzt, wobei von den Bestimmungen des Arbeitsgesetzes bedeutend abgewichen werden kann.

Die Umgestaltung der Reichsregie „Deutsche Reichsbahn“ in die „Deutsche Reichsbahngesellschaft“ ändert in dieser Beziehung wenig für die Eisenbahnarbeiter. Hingegen brachte die Umgestaltung einschneidende Aenderungen für die Beamten. Aus „unmittelbaren Reichsbeamten“ wurden sie „mittelbare Reichsbeamte“. An die Stelle der für die unmittelbaren Reichsbeamten geltenden Gesetzgebung treten das Reichsbahnpersonalgesetz und die Personalordnung. Das Reichsbahnpersonalgesetz regelt einige Fragen grundsätzlich: Uebertritt aus dem Reichsdienst zur Reichsbahngesellschaft, Staatsangehörigkeit der Beamten, Amtspflicht und Amtsgeheimnis, Nebenerwerb, das Disziplinarwesen, Haftbarkeit für Fehlbeträge, Versicherungswesen, überlässt aber die administrative Regelung dieser Fragen der Personalordnung. Die Personalordnung wird durch die Gesellschaft erlassen, ist also kein Gesetz, wenn auch von Gesetzeswegen angeordnet. Da Beamte bzw. Beamtenorganisationen nicht mit dem „Arbeitgeber“ verhandeln und keine individuellen oder kollektiven Vereinbarungen schliessen, sondern als Diener des Staates sich den Anordnungen des Parlaments und der Behörden unterwerfen, kam die Personalordnung als einseitige Anordnung der Reichsbahngesellschaft zustande, ist also auch kein Vertrag. So hat denn die Reichsbahngesellschaft gegenüber ihren Beamten die selben Befugnisse wie das Parlament und die Reichsbehörden (Ministerien) gegenüber den Beamten des Reiches.

Der Reichsbahnhaushalt ist kein *gesetzliches* Budget. Da ferner weder die unmittelbaren noch die mittelbaren Beamten des Reiches kollektive oder individuelle Gehaltstarifverträge abschliessen können, so setzt die Reichsbahngesellschaft die Bezüge ihrer Beamten ebenso eigenmächtig fest, wie das Parlament die der Beamten des Reiches.

Die Eisenbahnbeamten sind in 17 Besoldungsgruppen eingeteilt; die Besoldungsordnung erfasst alle Beamte, ausschliesslich des Generaldirektors und seiner nächsten Mitarbeiter.

#### Dienstbereitschaft in der Wohnung.

In Europa gibt es noch drei wichtige Eisenbahnländer, wo die Dienstbereitschaft in der Wohnung gehandhabt wird. Es sind dies Frankreich, Schweden und Deutschland.

In Frankreich besteht sie für Lokomotiv- und Zugpersonal. Die Dauer der Dienstbereitschaft zu Hause wird mit 1/4 auf die Arbeitszeit angerechnet. In Schweden gilt die Dienstbereitschaft zu Hause nicht als Arbeitszeit. Wenn die

vorgeschriebenen Ruhetage nicht ausreichen zur Einhaltung der Höchstgrenzen der Dienstzeit, so wird als weitere Ruhezeit eine entsprechende Dienstbereitschaft zu Hause angesetzt.

In Deutschland werden gewisse Bedienstetenkategorien zu „Freiwachen“ herangezogen. Die Freiwachen fallen in die Ruhezeiten zwischen zwei Arbeitsschichten. Während der Freiwachen müssen die Bediensteten sich arbeitsbereit halten.

Die Reichsbahn hat sich stets geweigert, die Freiwachen auf die Arbeitszeit oder Schichtzeit anzurechnen oder auf eine andere Weise zu vergüten. Zwei Landesarbeitsgerichte wiesen eine Klage des Einheitsverbandes der Eisenbahner gegen die Reichsbahn ab. Der Verband legte gegen diese Entscheidungen Berufung ein und hat nunmehr seinen Prozess gewonnen. Das Reichsarbeitsgericht sieht in den Freiwachen einen Zustand gewisser wacher Aufmerksamkeit während der Entspannung von der Arbeit, also genau die Merkmale der „Arbeitsbereitschaft“. Arbeitsbereitschaft muss nach dem geltenden Recht vergütet werden.

Es ist nun zu erwarten, dass die Reichsbahn aus diesem Urteil die Konsequenz zieht und den Bereitschaftsdienst in der Wohnung einfach aufhebt.

## Die Verantwortlichkeit der Eisenbahner bei Unfällen.

### Abschaffung der Untersuchungshaft in Frankreich.

Der französische Justizminister hat an die gerichtlichen Untersuchungsbehörden ein Rundschreiben gerichtet, worin neue Anweisungen erteilt werden über die gerichtlichen Massnahmen bei Unfällen gegen die mutmasslich verantwortlichen Eisenbahnbediensteten, namentlich die Lokomotivführer, Signal- und Weichensteller und Schrankenwärter.

Der Eisenbahnminister hat nämlich darauf hingewiesen, dass die Verhaftung sich in solchen Fällen immer weniger rechtfertigt, da die Signalwiederholung und die im Verriegelungssystem erreichte Vollkommenheit fast mit Bestimmtheit und unbestreitbar die Verantwortlichkeit der bezichtigten Bediensteten feststellen helfen.

Der Justizminister teilt die Ansicht seines Kollegen, dass es sich hier um ungewollte Delikte handelt, dass die Beschuldigten meistens einen tadellosen Leumund haben und dass die vorläufige Inhaftierung hier die Regel sein muss, will man die Freiheit der Bürger nicht in ungerechtfertigter Weise antasten.

Darum schreibt der Minister in seinem Rundschreiben vor, dass die Untersuchungshaft in Fällen dieser Art nur ausnahmsweise anzuordnen ist und zwar nur dann, wenn sie für die Feststellung der Wahrheit als unumgänglich notwendig erscheint.

Welcher Justizminister folgt dem Beispiel zunächst?

## Ziele der Rationalisierung.

Auf der 2. Konferenz der Betriebs- und Beamtenräte der Reichsbahn hielt der Kollege Hans Jahn einen Vortrag über die „Betriebswirtschaft bei der deutschen Reichsbahn“. In der Einleitung stellt er fest, dass die Reichsbahn und alle Eisenbahnen überhaupt an der Rationalisierung nicht vorbeikommen. Grundsätzlich kann die Gewerkschaftsbewegung sich der Rationalisierung nicht widersetzen. Desto heftiger wendet Jahns Kritik sich gegen die Einseitigkeit der Rationalisierungsbestrebungen, durch welche die technischen Vervollkommnungen ihren wirtschaftlichen und sozialen Zweck nicht erfüllen.

Die Träger der heutigen Rationalisierung betrachten ihre Aufgabe lediglich als ein technisches Problem. Ihre ganze Aufmerksamkeit gilt der Vervollkommnung der Maschinen, Automaten und Arbeitsmethoden. Der Produktionsfaktor Mensch kommt in den Berechnungen nur als Tagewerkskopffzahl vor. Jegliche Erwägungen über die physiologischen und psychologischen Bedürfnisse und Reaktionen des Arbeiters fehlen in den Rationalisierungsplänen. Dies ist ein Uebel von grösster Bedeutung und veranlasst Jahn zu erklären: „Wir müssen stark genug werden, um falsche und verderbliche Rationalisierungsmassnahmen der Verwaltung hintanzuhalten und stark genug sein, Teile unserer Kollegen in den Rahmen einer überlegten und vernünftigen Arbeitsweise zurückzuführen“. An dieser Erklärung lässt sich ermesen, welchem Fiasko kurzsichtige Techniker sich aussetzen.

Die heutige Rationalisierung verfehlt ihren wirtschaftlichen Zweck. Sie erhöht die Aufnahmefähigkeit des Marktes nicht, weder durch Erhöhung der Löhne, noch durch Senkung der Preise. Die gesteigerte Produktionsfähigkeit wird nicht ausgenützt für grössere Produktion, sondern lediglich für die Freisetzung von Arbeitskräften. Praktisch bedeutet dies Verbilligung einer gleichbleibenden — oder gar sinkenden — Produktion, zum alleinigen Zwecke der Erhöhung der Betriebsüberschüsse, d. h. des Profits. Das vielleicht ungewollte Ergebnis ist aber auch eine weitere Schwächung der Kaufkraft, einmal durch den Verdienstaussfall der freiwerdenden Arbeitskräfte, und zweitens durch den Lohndruck, den diese freigewordenen Kräfte ausüben. Das Vorbeischiessen am wirtschaftlichen Ziel ist gleichbedeutend mit einem sozialen Fehlschlag.

Nach dieser grundsätzlichen Kritik wendet sich die Aufmerksamkeit des Vortragenden den Zukunftsplänen der Reichsbahn zu. Die Anstrengungen gehen in der Richtung möglichst grosser Vereinheitlichung des Fahrzeugparks. Gegenüber den 210 Lokomotivtypen, die es 1913 gab, stehen heute nur noch 60 und in einiger Zeit nur 35—40 Typen. Dadurch wird die Normung und verbilligte Massenherstellung der Ersatzteile wesentlich begünstigt, während bedeu-

tend weniger Kapital in den Lagervorräten immobilisiert wird.

Die Werkstätten haben schon stark herhalten müssen für die Rationalisierung. Die Zahl der Haupt- und Nebenwerkstätten sank seit 1920 von 114 auf 78, die Zahl der Lokomotivstände von 4500 auf 1200. Die Anzahl der Werkstättenarbeiter sank von 118 525 im Dezember 1925 auf 101 944 im Oktober 1929, d. i. um 9,4% in 3 3/4 Jahren nach dem Massenabbau. Die Leistungssteigerung betrug von 1925 bis 1928 genau 27,2%. Was bleibt noch zu rationalisieren? Die Werkstätten werden spezialisiert; jedem einzelnen Werk werden bestimmte Lokomotiv- und Wagengattungen zugewiesen. Die Spezialisierung erleichtert die Standardisierung der Arbeitsmethoden, die Normung und Lagerhaltung der Ersatzteile, die Untersuchung, Zerlegung oder Zusammenfügung und Berechnung der Arbeitsverrichtungen nach Taylorschen Grundsätzen. Die stetig anwachsende Leistungsfähigkeit der Werkstätten macht Werkstätten überflüssig; eine Reihe Werkstätten, vornehmlich diejenigen, deren Standort vor Jahrzehnten nach politischen Gesichtspunkten betimmt worden ist, sind zum Untergang verurteilt. Grosse Gemeinden sind vom Verlust des einzigen grösseren Erwerbsunternehmens bedroht.

Sind die Aussichten trübe für viele Haupt- und Nebenwerkstättenarbeiter, so scheint es, dass es den Bediensteten der Betriebswerke besser ergehen soll. Zwar ist auch hier zu unterstreichen, dass die Vergrösserung des Aktionsradius der Zugförderungsmittel, gepaart mit Rationalisierungen der Fahrpläne, die Zahl der Betriebswerke herabsetzt. Die bessere Aussicht ist die Erweiterung des Aufgabenkreises der Betriebswerke. Sie sollen in Zukunft auch die zwischen zwei periodischen Ueberholungen oder Revisionen der Lokomotiven notwendig werdenden Reparaturen ausführen, während ihnen bisher nur der laufende Unterhalt zugewiesen war. Diese Massnahme wird bedingt durch die grösseren Abstände zwischen dem Verwendungsort der Fahrzeuge und dem Standort der spezialisierten Werkstätte.

Die Rationalisierung steckt sich ein weiteres Ziel: Abschaffung der Stücklöhne. Das jetzige Stücklohn- und Stückzeitsystem, mit seinen Arbeits- und Zeitstudien, dient lediglich zur genauen Abstimmung der Produktionsfähigkeit der untereinander abhängigen Abteilungen eines Betriebes. Einmal ein Höchstgrad von Synchronismus erreicht, kann der Zwangsrhythmus für den ganzen Betrieb einsetzen. Die jetzt als Ansporn geltenden Ueberverdienste können dann verfallen, jede Maschine, jeder Automat und jeder Mensch wird gezwungen; zur bestimmten Zeit das bestimmte Quantum Arbeit dem nächstfolgenden Werkstand zuzuführen. Dass die heutigen Rationalisierungsmethoden trotz ihrer Fehler zu diesem Ziele gelangen werden, hält Jahn für wahrscheinlich. Damit

werden viele Ursachen des Aergers und Verdrusses und der Feilscherei verschwinden. Aber gleichzeitig erweitert sich die gewerkschaftliche Aktionsbasis beim Kampf um die Höhe des Stundenlohns.

76% aller beförderten Güter müssen mindestens drei Mal umgeladen werden. Es springt in die Augen, dass es in diesem Betriebszweige etwas zu rationalisieren gibt. Die Konkurrenz des Autos zwingt schon ohnehin dazu.

Um sich den *Stückgutverkehr* zu erhalten, oder bereits verlorenen Verkehr zurückzugewinnen, hat die Reichsbahn in letzter Zeit den Stückgut-Schnellverkehr eingeführt. Das Stückgut wird in leichten Güterzügen von 4—8 Achsen mit einer Verkehrsgeschwindigkeit von 30 Km. die Stunde, statt 8—10 Km. im gewöhnlichen Frachtverkehr, befördert. Der Zug fährt direkt am Güterschuppen vor. Dieses Verkehrssystem wird jetzt in einem Bezirk erprobt und man kann auf seine Durchführung über dem ganzen Netz rechnen. Die Prognose der Techniker ist verblüffend: sie rechnen mit einer Ersparnis von 6000 Wagen und mit der Verminderung der Umladehallen von 218 auf 77! Viele Güterbodenarbeiter sind ihres Brotes nicht mehr sicher.

Im Zugbegleitungsdienst werden die Folgen dieser Neuerung nicht so sehr bemerkbar, solange der Leichtgüterzug einen *Zusatzverkehr* bedeutet. Wenn aber der Leichtgüterzug andere Züge einmal ersetzt, so wird es doch ins Gewicht fallen, dass hier nur 2 oder 3 Zugbegleiter erforderlich sind, während der gewöhnliche Stückgüterzug 4—6 Mann erfordert.

Obendrein — und hier wird das Lokomotivpersonal getroffen — ist geplant, den *Leichtgüterzug mit Triebwagen* zu befördern.

Um den Aufenthalt des Leichtgüterzuges vor dem Güterschuppen zu verkürzen, werden die Stückgüter in Behälter verpackt, die mit Rädern versehen, vom Wagen in den Schuppen oder umgekehrt geschoben werden. Diese Verkürzung des Aufenthalts des Zuges beträgt 7/8.

Und doch scheint durch den Vortrag Kritik wegen der Unzulänglichkeit der Rationalisierung in diesem Betriebszweige durchzuschimmern. Innerhalb der Güterhallen ist man noch vielfach auf die menschliche Kraft angewiesen: es lässt sich eben nicht alles mechanisieren. Die Aufmerksamkeit solle sich der Schonung der menschlichen Kraft zuwenden. Viele Karren sind zu schwer, ihre Form nicht zweckentsprechend. In mancher Halle sind die Karrbahnen von schlechter Beschaffenheit, erschweren die Arbeit. Die Höhenunterschiede zwischen Laderampe und Wagenboden führen zur Verschwendung menschlicher Kraft und bilden eine stete Unfallgefahr.

In der *Bahnunterhaltung* wird es immer deutlicher, dass zu grosse Kapitalien in den Materialenvorräten investiert sind. Die Anzahl der Stofflager wird vermindert werden. Wo will die Reichs-

bahn mit den freiwerdenden Arbeitskräften hin?

Die Bahnmeisterbezirke sollen neu eingeteilt werden. Es gibt Bahnmeistereien mit 35 Km. Hauptbahnstrecke und andere mit 12 Km. Nebenbahnstrecke. Wenn auch die Verschiebung der Bahnmeistereigrenzen keine Personalverminderung im Gefolge hat, so haben die Streckenarbeiter doch ein gut Teil Schereereien von der Massnahme zu erwarten.

Der *Rangierbetrieb* unterliegt ebenfalls einer doppelten Rationalisierung. Die Leistungsfähigkeit des einzelnen Rangierbahnhofs wird durch die Verallgemeinerung des Ablaufbergs, Umordnung und Erweiterung der Rangiernetze erhöht. Mechanische Gleisbremsen sollen die zahlreichen Unfälle der Hemmschuhleger verhüten, beschleunigen aber gleichzeitig die Arbeit und vermindern die Kopffzahl der Belegschaften. Diese Rationalisierung der Bahnhöfe führt aber andererseits zu der Konzentrierung der Arbeit auf den verkehrstechnisch günstigsten Bahnhöfen und zur Stilllegung anderer. Die Zahl von 1118 Rangierbahnhöfen wird eine Senkung erfahren.

„Der rechte Mann am rechten Platz“ ist das Leitmotiv der Rationalisierung in der *Personalwirtschaft*. Die Prüfungen stellen immer höhere Anforderungen an die Bewerber — bei dem grossen Arbeitslosenheer fehlt es ja nicht an Bewerbern — und die psychotechnischen Eignungsprüfungen vervollständigen die bisherigen Selektionsmethoden.

Raumknappheit zwingt uns, eine Reihe Dinge nur beiläufig zu erwähnen: die technische Vervollkommnung der Lokomotiven (erhöhte Zugkraft, neue Dampfkessel von 60—100 Atmosphären, kohlen sparende Vorrichtungen, Kohlenstaubfeuerung), die Beschaffung von Gütergrosswagen (50—60 Tonnen) mit Selbstentladevorrichtungen, Steigerung der Fahrgeschwindigkeit, usw.

Der Kampf der Gewerkschaft geht um die *Form* der Rationalisierung, richtet sich gegen falsche Rationalisierung, die nur gleichbedeutend ist mit Raubbau an der Arbeitskraft und Jagd nach dem Profit. Die Gewerkschaft setzt sich ein für echte Rationalisierung, die die Arbeitskraft schont und sich die Hebung der Volkswohlfahrt zum Ziel setzt.

Die Rationalisierung ist nicht nur ein technisches Problem. Rationalisierungspläne müssen sehr umfassend sein, sich nicht allein auf die Herstellung eines Produktes oder die Vollbringung einer Leistung konzentrieren.

In den Rationalisierungsplan gehört die Herstellung des Gleichgewichts zwischen Produktion und Verbrauch. Erhöhung der Produktionsfähigkeit muss gepaart gehen mit einer entsprechenden Steigerung der Kaufkraft der Massen, sei es durch Senkung der Preise, sei es durch Erhöhung der Löhne. Hier gilt der Grundsatz: Wer stille steht, geht rückwärts. Bleibt die Steigerung der Kon-

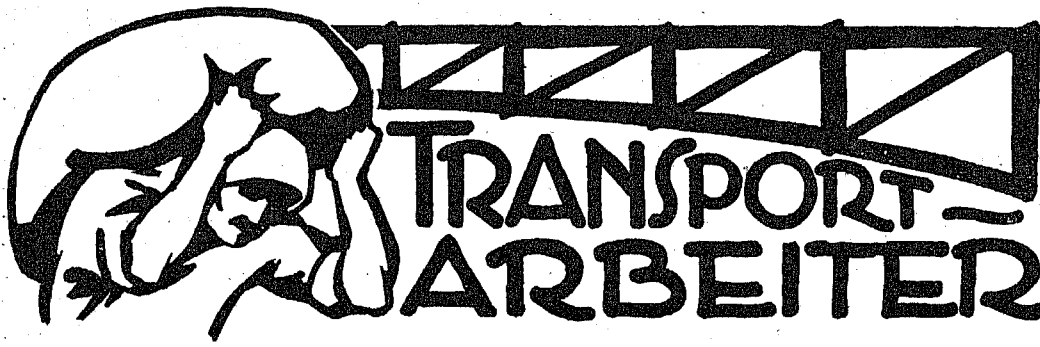
sumfähigkeit der Massen aus, so gesellen sich aus den technisch-rationalisierten Betrieben neue Arbeitslose zu den bereits vorhandenen und die Konsumfähigkeit geht zurück.

Rationalisierungspläne dürfen den Beschäftigungsgrad nicht herabsetzen. Soweit in einem Plan die Verwendungsmöglichkeiten für freiwerdende Arbeitskräfte nicht vorgesehen werden können, muss die Gesamtheit der Rationalisierungspläne einen Ausgleich schaffen, um freigesetzte Arbeitskräfte im Produktionsprozess zu erhalten.

Dieser Ausgleich kann geschaffen werden durch Verkürzung der Arbeitszeit in doppelter Hinsicht: Verkürzung des Arbeitstages und Herabsetzung der Altersgrenze für den Genuss von Altersrenten und Pensionen. Um freigesetzte Arbeitskräfte vor der Verelendung zu bewahren, muss die Arbeitslosenversicherung ausgebaut werden. Um freigesetzte Arbeitskräfte möglichst rasch und richtig wieder in den Produktionsprozess einzuschalten, bedarf es der Vervollkommnung und Erweiterung der Arbeitsvermittlung, namentlich unter Berücksichtigung notwendiger Umschichtungen in der Arbeiterschaft.

Die Rationalisierung ist keine private Angelegenheit des Unternehmers. Sie ist zur Angelegenheit grosser Volksteile, der Arbeiter und der Verbraucher, geworden. Dem Staat fällt die Aufgabe zu, die Rationalisierung zu überwachen und Planmässigkeit in dieselbe zu bringen. Auf dem Gebiete der Produktion müssen ganze Gewerbe von der Rationalisierung erfasst und durch sie zusammengefasst werden. Die Warenverteilung ist teilweise unrationell; dort muss der Staat Rationalisierung bringen. Teilweise ist die Warenverteilung durch Kartelle und Trusts rationalisiert, jedoch nicht zum Nutzen, sondern vielfach zur Ausbeutung des Verbrauchers; hier muss die staatliche Kontrolle eingreifen. Die bereits bestehende staatliche Gewerbeaufsicht muss sich der technischen Entwicklung schneller anpassen. Um diese alte und die neuen Aufgaben zu bewältigen, bedarf der Staat entsprechender Einrichtungen, wissenschaftlicher Forschungsinstitute und der Mitwirkung der berufenen Vertreter der organisierten Arbeiterschaft.

Die Rationalisierung stellt die Gewerkschaften vor grosse Aufgaben auf dem wirtschaftspolitischen Gebiet. Da es kommen noch Aufgaben innerhalb der vier Mauern jedes Betriebes. Über die Einführung neuer Arbeitsverfahren und über organisatorische Umgestaltungen muss die Arbeiterschaft mitbestimmen können. Die arbeitenden Menschen im Betrieb müssen über Mittel verfügen, um Gesundheit von Körper und Geist, um moralische und materielle Interessen vor schadenverursachender Fehlrationalisierung schützen zu können. An der Basis der Rationalisierung steht die gewerkschaftliche Forderung der Betriebsdemokratie.



## Der Schutz der Berufskraftwagenführer.\*)

Die XI. Internationale Arbeitskonferenz vom Jahre 1928 nahm auf Veranlassung der Arbeitergruppe eine Entschliessung an, in welcher der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes ersucht wurde, zu prüfen, unter welchen Bedingungen eine Untersuchung über den Umfang und die Bedeutung der Gefahren, denen die Berufskraftwagenführer und andere in der Kraftwagenverkehrsindustrie beschäftigten Arbeiter ausgesetzt sind, durchgeführt werden könnte.

Die „Chronik der Unfallverhütung“ (Offizielles Organ des Internationalen Arbeitsamtes) vom September-Oktober 1929 enthält einen Artikel über den Schutz der Berufskraftwagenführer, der, wie wir vermuten, seinen Ursprung in der fraglichen Entschliessung hat.

Der Artikel stützt sich nach dem Verfasser auf die einschlägigen Gesetze und Verordnungen in Belgien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Indien, Japan, Oesterreich, der Schweiz, der Tschechoslowakei und in den Vereinigten Staaten, auf Auskünfte von Zweigbüros des Internationalen Arbeitsamtes und auf die von unserer Internationale der im Juni 1927 zu Paris abgehaltenen internationalen Konferenz der Kraftwagenführer unterbreiteten Berichte.

In dem Artikel werden die bei einer Untersuchung über die Unfallverhütung für Berufskraftwagenführer zu berücksichtigenden Faktoren in folgende vier Gruppen eingeteilt:

- 1.) die allgemeine Verkehrsregelung;
- 2.) die technischen Bedingungen, denen die Kraftfahrzeuge entsprechen müssen, um zum Verkehr zugelassen zu werden (und ihre spätere Ueberwachung);
- 3.) die berufliche Ausbildung der Kraftwagenführer, die, in einem weiten Sinne verstanden, ausser der eigentlichen Ausbildung eine Fortbildung nach den Methoden der „Safety-First“-Bewegung umfassen kann; und
- 4.) die für die als gewerbliche Unternehmen geltenden Garagen bestehenden Unfallverhütungsvorschriften;

worauf in ziemlich flüchtiger Weise auf den jetzigen Stand der gesetzlichen und sonstigen Massnahmen in den wenigen Ländern, auf die sich bis heute die Nachforschungen erstrecken, eingegangen wird.

### Die allgemeine Verkehrsregelung.

Es ist klar, dass die allgemeinen Verkehrsregelungen auf den Schutz des

Führers und des Publikums im allgemeinen abzielen und nicht auf den Schutz des Führers in seiner besonderen Eigenschaft als Arbeiter, weshalb ihr Studium zum grossen Teil über die Zuständigkeit des Internationalen Arbeitsamtes hinausgeht.

Der Verfasser weist, sehr zu Recht, darauf hin, wie wichtig es ist, dass vollständige und genaue Statistiken zum Studium des Problems der Verhütung von Verkehrsunfällen geführt werden, dass sich dasselbe in diesem Sinne von dem Studium über die Verhütung von Arbeitsunfällen im allgemeinen nicht unterscheidet und daher zur Erreichung des Zweckes die selben Methoden angewandt werden müssen. Ferner wird auf die Bedeutung wirksamer Verfahren hingewiesen, um die Befolgung der diesbezüglichen Gesetze sicherzustellen. Weniger annehmbar dürfte vielleicht die Erklärung sein, dass in Hinsicht auf eine erzieherische Werbetätigkeit zur besseren Beachtung der Gesetze „die privaten Organe eine wichtige Rolle“ spielen und diese „in nützlicher Weise zu dem unumgänglich notwendigen Werk der Befreiung der öffentlichen Wege von gefährlichen Punkten“ beitragen können.

Es wird auch ein anderer wichtiger Punkt erwähnt, nämlich die Notwendigkeit einer besseren Anpassung oder vielmehr einer Vereinheitlichung der in den einzelnen Ländern bestehenden Regelungen, die vielfach in den verschiedenen Teilen ein und desselben Landes voneinander abweichen.

„Die Annahme möglichst einheitlicher und allgemein geltender Strassenverordnungen, die sich auf alle Gruppen der Benutzer der öffentlichen Verkehrswege erstrecken, mit einfachen und klar gefassten Vorschriften, die keine doppelte Auslegung und verschiedene Anwendung zulassen, würde einen sehr beträchtlichen Fortschritt bedeuten, der alsbald durch eine bedeutende Verminderung der durch Arbeitsunfälle verursachten Verluste an Geld und Menschenleben in die Erscheinung treten würde“.

### Technische Vorschriften bezüglich der Fahrzeuge.

Betreffs des Baues von Fahrzeugen wird in dem Artikel ausgeführt, dass fast einmütig gefordert wird, dass der Chauffeur bei der Bedienung der Lenkvorrichtungen und sogar beim Ablesen der Messapparate den Weg stets bequem überblicken kann. Ein weiteres, ziemlich allgemeines Erfordernis ist der Einbau von zwei voneinander unabhängigen Bremsrichtungen, von denen eine unmittelbar auf die Räder oder auf mit diesen unmittelbar fest verbundenen Bremsstrommeln einwirken muss sowie ein vor allem an grossen Fahrzeugen

anzubringender Vermerk über das Leergewicht und die zulässige Höchstbelastung.

In Kalifornien muss jedes zu geschäftlichen Zwecken verwendete Fahrzeug mit einem Windschutz versehen sein. Weniger einheitlich sind die Vorschriften über die Anhänger. In Frankreich müssen Anhänger nur dann mit einer Bremse ausgerüstet sein, wenn mehrere Wagen mitgeführt werden. In Belgien sind höchstens drei Anhängewagen bei einer Gesamtlänge des Zuges von nicht mehr als 25 m zulässig; der Chauffeur muss genügend Begleiter bei sich haben, wovon einer bei mehreren Anhängern hinterdrein gehen muss. In Oesterreich, Ungarn, der Schweiz (Kanton Genf) und der Tschechoslowakei muss der Anhänger so angekuppelt sein, dass seine Räder an Wegebiegungen möglichst der Spur des vorausfahrenden Zugwagens folgen. Wenn die Bremsen der Anhänger nicht vom Führersitz des Traktors aus betätigt werden können, so wird allgemein gefordert, dass sich auf dem Beiwagen eine Begleitperson befindet, mit der sich der Chauffeur leicht durch Zeichen verständigen kann. Ziemlich allgemein ist auch das Erfordernis, dass die Lichter so angebracht sein müssen, dass sie bei Nacht nicht blenden.

Für schwere Wagen gelten gewöhnlich besondere Vorschriften. In England z. B. darf die Länge 8,38 m, und 7,93 m beim Mitführen eines Anhängers, nicht überschreiten. Das Leergewicht darf nicht mehr als 7,5 Tonnen betragen. Wenn das Fahrzeug sechs Räder hat, darf es bis zu 10 Tonnen wiegen und eine Länge von 9,15 m haben. Die Gesamtbelastung auf die Achsen darf 19 Tonnen (bei öffentlichen Fahrzeugen 12 Tonnen) und diejenige pro Achse 7,5 (bei öffentlichen Fahrzeugen 4,5) Tonnen nicht übersteigen.

Die Vorschriften für die zum öffentlichen Betrieb bestimmten Fahrzeuge, wie für Kraftdroschken und mehr im besonderen für Autobusse, sind in der Regel sehr streng, aber häufig örtlichen Charakters und von städtischen oder anderen für die Zulassung zum Verkehr zuständigen Behörden erlassen.

Es ist allgemein üblich, dass die Fahrzeuge, hauptsächlich die für den öffentlichen Betrieb bestimmten, vor ihrer Ingebrauchnahme einer Untersuchung unterzogen werden. Vielfach erfolgt auch eine periodische Nachprüfung der Wagen, die in stets grösserem Umfange durchgeführt wird; dies ist z. B. in Paris und der Schweiz (Kanton St. Gallen), vereinzelt auch in Deutschland der Fall. Die Stadt Wien übt eine besondere Aufsicht über die Handels- und Transportunternehmen aus; im übrigen Oesterreich dagegen wacht die Gewerbeaufsicht über die Befolgung der Schutzvorschriften für die Berufskraftwagenführer.

Das deutsche System zur Unfallverhütung hat sich sehr bewährt und verdient daher, besonders erwähnt zu werden. Das Gesetz über die Entschädigung der Arbeitsunfälle fördert die Schaffung der sog. Berufsgenossenschaften, welchen die Ueberwachung der Vorschriften über die Unfallverhütung obliegt. Diese Berufsgenossenschaften ihrerseits können Vorschriften erlassen, an die sich sowohl die Arbeitgeber wie die Arbeitnehmer zu halten haben. Ein eigener Stab von Aufsichtsbeamten wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Da diese Genossenschaften bei Arbeitsunfällen entschädigungspflichtig sind, haben sie offenbar auch das grösste Interesse daran, dass möglichst wenig Unfälle vorkommen; dies ist mit ein Grund zu dem Erlass der oft sehr strengen Vorschriften. Nachstehend seien einige interessante Bestimmungen der Berufsgenossenschaft der Privatfahrzeug- und Reittierbesitzer wiederge-

\*) Dieser Artikel musste zu unserem Bedauern wegen Raum Mangels einige Monate zurückgestellt werden.  
Die Schriftl.

geben: Jeder Kraftwagen muss mit einem eingebauten Führersitz und mit Aufstiegstritten versehen sein. An hohen Kraft- und Anhängewagen sind für das Auf- und Abladen stets Aufstiegstritte anzubringen, die nicht höher als 60 cm sein dürfen. Es darf keine Gefahr des Ausgleitens bestehen. Der Auspuff ist so anzuordnen, dass der Führer nicht belästigt wird. Die Drehkurbel muss sich, sobald der Motor anläuft, automatisch von der Kurbelwelle ausschalten. Motoren von über 25 Bremspferdestärken müssen mit einer rückschlagsicheren Drehkurbel oder mit einer automatischen Vorrichtung zur Spätzündung beim Drehen versehen sein. Das Kuppeln der Anhänger muss so erfolgen können, dass man nicht zwischen sie zu treten braucht; die Fahrzeuge dürfen auch nicht aneinanderstossen. Vor dem Auffüllen des Brennstoffbehälters muss der Motor zum Stillstand gebracht werden. Jedes Kraftfahrzeug muss gegen Verunreinigung geschütztes Material zur ersten Hilfeleistung und ferner Gerätschaften zum Auf- und Abladen mitführen.

#### Berufliche Ausbildung der Wagenführer.

Was die Bedingungen zur Erlangung eines Führerscheines betrifft, so werden in den einzelnen Ländern die verschiedensten Bedingungen gestellt. Ziemlich allgemein jedoch ist die Festsetzung eines Mindestalters, das manchmal sehr niedrig ist. Für die Fahrzeuge im öffentlichen Betrieb sind die Bedingungen meistens etwas strenger.

In Deutschland muss der Bewerber eine Prüfung ablegen und mindestens 18 Jahre (bei Autobussen 21 Jahre) alt sein. Er hat ein ärztliches Zeugnis und ein Zeugnis über die Vollendung eines theoretischen und praktischen Kursus in einer amtlich anerkannten Schule vorzulegen. Ähnliche Bestimmungen gelten in Oesterreich.

In Spanien gibt es zwei verschiedene Klassen von Führerscheinen. Um den Schein der ersten Klasse zu erhalten, muss man mindestens ein Jahr im Besitze des Scheines zweiter Klasse gewesen sein und gewisse technische Kenntnisse besitzen. Omnibusführer müssen den Schein erster Klasse erwerben und mindestens 23 Jahre alt sein. Die für jedes andere Fahrzeug gültige Fahrerlaubnis zweiter Klasse wird jeder 18 Jahre alten Person erteilt, die ein Leumundzeugnis, ein ärztliches Zeugnis und nötigenfalls eine Einwilligungserklärung der Eltern vorlegen kann. Die Prüfung für diesen Führerschein ist sehr leicht.

In Finnland muss der Bewerber eine von einem Sachverständigen ausgestellte Bescheinigung vorzeigen, in der ihm bestätigt wird, dass er gründliche Kenntnisse über den Bau, die Unterhaltung und die Handhabung von Kraftfahrzeugen besitzt. Zur Erlangung des auf 5 Jahre gültigen Führerscheines muss das achtzehnte Lebensjahr vollendet sein; der Bewerber muss sich gut geführt und keinerlei körperliche Mängel haben. Führer von Geschäftswagen benötigen eine besondere Erlaubnis, müssen mindestens 21 Jahre alt sein und im allgemeinen drei Monate in einer Reparaturwerkstätte gearbeitet haben.

In Frankreich beträgt die Mindestaltersgrenze 18 Jahre. Der Antragsteller hat eine Prüfung abzulegen, um seine körperliche Eignung, die Kenntnis der Mechanik des Wagens, seine Fähigkeiten als Führer und seine Kenntnis der Verkehrsvorschriften nachzuweisen. Zur Lenkung eines öffentlichen Fahrzeuges ist eine besondere Erlaubnis nötig, die in Paris von folgenden Bedingungen abhängig gemacht wird: Vollendung des 21. Lebensjahres, guter Leumund, Freisein von körperlichen Gebrechen oder Krankheiten und Vorlage eines Zeugnisses der Präfektur über eine bestandene Prüfung über berufliche Eignung.

In England wird der gewöhnliche Führerschein auf Antrag ausgestellt; zur Lenkung eines öffent-

lichen Fahrzeuges ist jedoch eine besondere Fahrerlaubnis erforderlich, die z. B. in London nur Personen mit gutem Leumund im Alter von mindestens 21 Jahren nach Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses und Ablegung einer sehr strengen Prüfung erteilt wird.

In Kalifornien gibt es zwei Arten von Führerscheinen, einen gewöhnlichen, der schon vom 14. Jahre ab und einen anderen für Berufskraftfahrer, der vom 18. Jahre ab, in beiden Fällen unter Nachweis der körperlichen und moralischen Eigenschaften nach Ablegung einer Prüfung ausgestellt wird.

In Japan gelten folgende Bedingungen ein Mindestalter von 18 Jahren, körperliche und moralische Eignung sowie Ablegung einer theoretischen und praktischen Prüfung.

Die grossen öffentlichen Verkehrsunternehmen haben im allgemeinen eigene Schulen zur Ausbildung ihrer Autobusführer. Eine Schule, welche in dem Artikel besonders erwähnt wird, ist die der „London General Omnibus Company“. Die Bewerber müssen sich einer äusserst strengen ärztlichen Untersuchung unterziehen, bei der ungefähr 40 Prozent ausgeschaltet werden. Der Ausbildungskurs, der sich eng an die Praxis anlehnt, ist von 34tägiger Dauer.

Der Artikel spricht auch von der Werbekampagne für die Verkehrssicherheit in den Vereinigten Staaten und einigen Ländern Europas, welcher der Verfasser grosse Bedeutung beimisst.

#### Die Garagen.

Gegenstand des Artikels bilden die Vorschriften über Garagen und die Lagerung und Beförderung von Brennstoffen in Frankreich und England; da er aber Einzelheiten nicht anführt, können wir nicht näher darauf eingehen. Als eine Andeutung dafür, dass sich die belgischen Behörden vornehmlich mit dem Schutz der Transportarbeiter befassen, führt der Artikel die Tatsache an, dass die Ueberwachung der Durchführung des Erlasses betreffend die Aufbewahrung und den Verkauf von Erdöl und ähnlichen Essenzen dem Ministerium für Gewerbe, Arbeit und Sozialfürsorge anvertraut worden ist. Die wesentlichen Bestimmungen des Erlasses lauten wie folgt:

Die Garage muss von benachbarten Wohnräumen durch feuerfeste Mauern, Fussböden oder Wände abgetrennt sein. Der Boden muss fugenfrei, undurchlässig und feuerfest sein. Die Gefässe, in denen Motorenbrennstoff aufbewahrt wurde oder wird, dürfen sich nur an den für sie bestimmten Orten befinden. Es ist für dauernde Lüftung Sorge zu tragen. Die Beleuchtung soll am besten mittels elektrischer Glühlampen erfolgen. Es ist verboten, einen Ofen mit offener Feuerung in der Garage aufzustellen, darin zu rauchen oder die Scheinwerfer der Wagen, sofern es sich nicht um elektrische Lampen handelt, anzuzünden. Ferner sind bestimmte Löschgeräte bereitzuhalten. Ohne besondere Erlaubnis ist das Aufstellen mechanisch betriebener Werkzeugmaschinen verboten. Zur Beleuchtung der Gruben dürfen nur mit Schutzkorb versehene elektrische Glühlampen verwendet werden. Der Ausgang der Gruben muss für das Personal, ohne Rücksicht auf die Länge der Wagen, leicht zu erreichen sein. Der als Garage dienende Raum darf nicht zu anderen Zwecken verwendet werden. Es ist verboten, leicht brennbare oder entzündliche Stoffe hinein zu bringen.

Andere interessante Vorschriften über diesen Gegenstand wurden vom Verband deutscher Berufsgenossenschaften erlassen, die für alle versicherungspflichtigen Betriebe gelten. Es wird darin folgendes bestimmt:

Die Garagen sind als feuergefährliche Orte im Sinne der Vorschriften des Verbandes Deutscher Elektrotechniker anzusehen.

Je nach der Grösse und Anordnung der Garage sind ein oder mehrere Notausgänge vorzusehen. Ihre Türen müssen nach aussen aufschlagen und sich leicht öffnen lassen.

Zur Aufnahme ausgelaufenen Benzins und Oels sind Sammelschächte von genügender Grösse anzulegen.

Reparaturgruben müssen, auch wenn Wagen über ihnen stehen, leicht verlassen werden können. Sie sind beiderseits mit Treppen auszurüsten und dürfen durch Gegenstände nicht verstellt werden. Unbenutzte Gruben sind abzudecken. Bei tieferen Gruben sind Lüftungseinrichtungen anzubringen.

Jede Garage muss dicht über dem Fussboden Lüftungsöffnungen von mindestens 400 cm<sup>2</sup> Gesamtgrösse enthalten. Hierfür können Schlitzlöcher unter den Türen oder Öffnungen in diesen von mindestens 5 cm Durchmesser der einzelnen Öffnung angebracht werden.

Diese Öffnungen dürfen nicht verstopft werden.

Für grosse Wagenräume (besonders bei Kellergaragen) kann künstliche Lüftung verlangt werden. Bei elektrisch angetriebenen Entlüftungen muss der Funken bildende Teil des Motors ausserhalb der Räume und der Entlüftungsröhre liegen.

Das Inangsetzen des Kraftwagenmotors darf nur erfolgen, wenn die Garagentüren geöffnet sind oder für künstliche Lüftung gesorgt ist. Ferner wird empfohlen, die Verbrennungsgase durch ein Rohr ins Freie abzuführen.

Die Heizung der Garagen darf nur erfolgen durch:

- von aussen zu beheizende Kachelöfen, die keine Vorsprünge oder Flächen aufweisen, die zum Auflagen von Gegenständen Gelegenheit bieten;
- sonstige von aussen zu beheizende Öfen, wenn der Ofen gegen den Wagenraum derartig feuerbeständig abgetrennt ist, dass er nur in der Nähe der Decke mit ihm in Verbindung steht;
- Niederdruckdampf- und Warmwasserheizung mit ausserhalb des Raumes liegender Feuerung;
- Hochdruckdampfheizung (mit ausserhalb liegender Feuerung) doch nur, wenn die Heizrohre mindestens 2 m hoch liegen;
- Elektrische Heizung, wenn die Temperatur der Heizflächen nicht über 200° steigen kann.

Liegen die Heizkörper und Heizrohre tiefer als 2 m, so müssen sie in 20 cm Abstand durch Drahtgitter oder durchlochtetes Eisenblech umschlossen werden.

Die Wagenräume sind hell zu beleuchten. Die Garagen, Benzinpots und die Laderäume für Akkumulatoren dürfen nur mit elektrischen oder mit Sicherheitslampen betreten werden. Das Rauchen ist in diesen Räumen verboten.

In jeder Garage ist an leicht zugänglicher Stelle geeignetes Löschgerät sowie mit Sand gefüllte Behälter bereitzuhalten. Für je 100 m<sup>2</sup> Grundfläche muss mindestens ein Feuerlöscher vorhanden sein. Im Freien angebrachte Feuerlöscher sind vor Feuchtigkeit und Frost zu sichern und mindestens einmal jährlich nachzuprüfen.

Die Anhäufung öligen oder benzinhaltigen Putzmaterials in der Garage ist verboten. Auch dürfen sich keine brennbaren Gegenstände, alte Benzin- oder Oelkannen in ihr befinden. Für Abfälle ist ausserhalb der Garage ein feuerfester Behälter aufzustellen.

Jede Aufbewahrung von Brennstoffen ausser dem im Wagentank selbst und in den Reservebehältern der einzelnen Wagen (15 l) befindlichen Brennstoffe ist verboten.

Das Einfüllen des Brennstoffes darf nur mit der Pumpe aus dem Tank oder aus explosions sicheren Gefässen und bei Stillstand des Motors erfolgen.

Nach- oder überlaufender Betriebsstoff ist in bereitgehaltene Gefässe zu sammeln. Die Beförderung von Betriebsstoff von der Tankstelle zur Garage darf nur in explosions sicheren Gefässen erfolgen.

Für die Versicherten, d. h. die Arbeiter selbst, wurden folgende Vorschriften erlassen:

Jeder bei der Fahrzeughaltung Beschäftigte ist verpflichtet, Personen, die ihm zur Hilfeleistung oder Unterweisung beigegeben sind, auf die mit ihrer Beschäftigung verbundenen Gefahren aufmerksam zu machen und darauf zu achten, dass sie die Unfallverhütungsvorschriften befolgen.

Jeder Versicherte hat vor Benutzung von Kraftfahrzeug und maschinellen Einrichtungen diese und

die Schutzvorrichtungen daraufhin zu prüfen, ob sie sich in ordnungsmässigem, betriebssicherem Zustand befinden.

Vorgefundene Mängel hat er sofort zu beseitigen oder seinem Arbeitgeber oder dessen Vertreter davon Anzeige zu machen. Auch Beschädigungen oder sonstige aussergewöhnliche Erscheinungen an den Betriebseinrichtungen hat er sofort zu melden.

Der Artikel bringt auch einige Angaben über die in Japan bezüglich der Garagen herausgegebenen Vorschriften, da sie aber nichts Neues enthalten, lohnt es sich nicht, sie hier wiederzugeben. Was sich dazu wohl eignet, ist das Schlusswort:

„Zweifellos tragen die polizeilichen Massnahmen auf ihrer höchsten Entwicklungsstufe viel zur Vermeidung von Betriebs- und Strassenunfällen bei. Nach der in letzter Zeit auf verschiedenen Seiten eingenommenen Haltung zu schliessen, sollten sie aber durch eine berufliche Regelung im eigentlichen Sinne ergänzt werden, deren Durchführung Gegenstand eines besonderen Ueberwachungssystems, d. h. der Ausdehnung der Zuständigkeit der Gewerbeaufsichtsbeamten auf den Wagenverkehr, sein müsste.“

Offen gestanden befriedigt uns der Artikel nicht sehr. Für uns enthält er recht wenig, was wir nicht schon wussten, oder was nicht schon mit weniger spärlichen Einzelheiten in den verschiedenen Veröffentlichungen der I.T.F. erschienen ist.

Ein dem Artikel anhaftender Mangel ist — wenn er tatsächlich in Ausführung des in der Genfer Entschliessung enthaltenen Auftrages geschrieben wurde — der, dass er dem Wortlaute dieser Entschliessung, in der um eine Untersuchung der Berufsgefahren gebeten wurde, nicht entspricht; der Verfasser beschränkt sich lediglich auf die Behandlung der bestehenden Gesetze und Verordnungen.

Wir nehmen indessen an, dass der Artikel nur zur Einleitung eines ausführlicheren und exakteren Berichtes dient, der gelegentlich noch erscheinen wird und der, wie wir hoffen, den in ihrer Art einzig dastehenden Informationsquellen des Internationalen Arbeitsamtes und seinen bei anderen Anlässen geleisteten Arbeiten qualitativ mehr entsprechen wird.

## VERMISCHTES

### Starke Verbreitung des elektrischen Omnibusses in England.

Wir haben wiederholt Veranlassung genommen, in unseren Veröffentlichungen auf die Einführung des sog. Trolley-Omnibussystems in England hinzuweisen, in welchem Lande diese durch oberirdische Stromzuführung betriebenen Omnibusse eine überraschend starke Verbreitung finden. 25 Städte haben ihren Strassenbahnbetrieb bereits auf diesen Omnibusbetrieb umgestellt und weitere 18 Städte sollen in Kürze damit folgen. Es sind überwiegend finanzielle Gründe und der scharfe

Wettbewerb mit privaten Benzinomnibussen, welche die Städte dazu veranlassen.

Nun sollen auch im Londoner Vor- und Zwischenortsverkehr die schon als „überholt“ angesehenen Trolley-Omnibusse wieder eingeführt werden. Die neuesten Wagentypen haben grosse Ähnlichkeit mit dem modernen Benzinomnibus; sie sind ein bequemes und schnelles Verkehrsmittel und dürften insofern eine Zukunft haben, als sich die Städte immer mehr für dieses Betriebssystem entschliessen, um sich die beim Strassenbahnbetrieb von Zeit zu Zeit nötige vollständige oder teilweise Erneuerung der Gleisanlagen zu ersparen.

### Verkehrsgesetz im Freistaat Irland.

Anfang Dezember hat der Minister für örtliche Verwaltung im Parlament (Dail) einen Verkehrsgesetzentwurf unterbreitet, der sich eng an den zurzeit im englischen Unterhaus behandelten Entwurf zu einem Strassenverkehrsgesetz anlehnt. Zu den wichtigsten Forderungen gehören: eine Zwanghaftpflichtversicherung für sämtliche Kraftfahrzeuge, schwere Geld- und Gefängnisstrafen für betrunkene Kraftwagenführer, Zeugnisse über Eignung und die Abschaffung der Geschwindigkeitsgrenze für private Kraftwagen.

### Neues selbsttätiges Verkehrssignal in Amerika.

Einer amerikanischen Fachzeitschrift zufolge ist in verschiedenen Städten im Osten der Vereinigten Staaten ein neues, Elektro-Matic genanntes Verkehrssignal eingeführt worden. In Wilmington (Delaware) soll bereits der gesamte Verkehr des Geschäftsviertels durch derartige Signale geregelt werden. Jeder an eine Strassenkreuzung herannahende Wagen wird durch eine Uhr registriert, die nach einer bestimmten Zeit rotes Licht in grünes und umgekehrt umwandelt. Da bei dieser Vorrichtung die Freigabe der Hauptstrasse nur nach Bedarf erfolgt, wird das mit den regelmässig sich wiederholenden automatischen Verkehrssignalen verbundene unnütze Warten vermieden.

Das Signal hat sich auch dort bewährt, wo zahlreiche Fahrzeuge nach links abbiegen, bei der Einmündung einer stumpf endigenden Strasse in eine andere und bei Einmündung von fünf Strassen in einen Platz.

### Uebermässig lange Arbeitszeit für Omnibusführer in den Vereinigten Staaten.

Ueberanstrengung durch zu langen Dienst ist vielfach die Ursache von Automobilunfällen. Dies hat sich auch bei einer Untersuchung über einen schweren Omnibusunfall im Staate Ohio, wobei 22 Personen verletzt wurden, herausgestellt. Die Untersuchung hat ergeben, dass eine 12-, 15- oder gar 18stündige Arbeitszeit unter den Autobusführern nicht zu den Seltenheiten gehört. Die Folge dieses Zustandes ist, dass eine Kommission des Staates Ohio für die öffentlichen Dienste strengere Vorschriften für Omnibusse erlassen hat. Danach wird die Höchstgeschwindigkeit für Autobusse auf 35 Meilen (1 Meile =

1609 m.), auf verkehrsreichen Strecken und in Geschäftsvierteln auf 15 Meilen, in Wohnvierteln auf 20 Meilen und in den bewohnten Teilen von Dörfern auf 25 Meilen festgesetzt. Den Führern ist es verboten, einen Wagen in 24 Stunden über eine längere Strecke als 250 Meilen und in einer Woche über mehr als 1500 Meilen zu fahren. Zur Vermeidung von Unfällen an Bahnübergängen hat die Kommission vorgeschrieben, dass der Wagenführer an einem unübersichtlichen Uebergang seinen Omnibus zu verlassen und sich zu vergewissern hat, ob die Ueberfahrt sicher erfolgen kann.

### Zahlen aus der Kraftwagenindustrie der Vereinigten Staaten.

In den ersten 8 Monaten des Jahres 1929 sind in den Vereinigten Staaten insgesamt 4 443 350 (3 831 045 Personen- und 612 305 Lastkraftwagen) hergestellt worden, von denen in den ersten sieben Monaten 715 134 (488 178 Personen- und 226 956 Lastkraftwagen) = 18,2 % der Gesamtherstellung ausgeführt wurden. Im Vorjahre wurden im gleichen Zeitraum 17,6 % der Gesamtproduktion aus Ausland geliefert.

### Die „Kollektiv-Taxameter“ in Buenos Aires.

In der I.T.F. vom 1. April 1929 teilten wir mit, dass eine Anzahl Kraftdroschkenführer in Buenos Aires einen Kollektiv-Taxameter-Dienst eingerichtet haben, der mittels Miniatur-Omnibussen, die auf bestimmten Strecken innerhalb der Stadt Personen zu einem Einheitstarif befördern, versehen wird.

Diese Verkehrsart hat sich als so erfolgreich erwiesen, dass sie jetzt als permanent betrachtet werden kann. Wir erhielten dieser Tage einige Angaben über die Linie 13 dieses Dienstes, welche von dessen Verwaltungsrat am Schlusse des Gründungsjahres veröffentlicht wurden. Die Linie 13 bedient den Verkehr zwischen Villa Urquiza und dem Parlamentsplatz. Zu ihr gehören 120 Wagen, wovon 100 bis 110 bei zwei Dienstsichten fortwährend im Betrieb sind. Es wird täglich 21 Stunden, von vorm. 6 bis anderntags 3 Uhr morgens, und Samstags die ganze Nacht durch gefahren. Kein Wagen darf mehr als 6 Fahrgäste mitnehmen oder von seiner vorgeschriebenen Route abweichen.

Die Linie beschäftigt 8 Angestellte, die 8 Stunden täglich gegen einen Lohn von \$ 6.40 im Tag arbeiten. Es ist ihre Aufgabe, streng darauf zu achten, dass die Wagen ihrer Reihenfolge und dem Dienstplan nach laufen. Ferner wird noch ein Arbeiter ebenfalls bei einem Taglohn von \$ 6.40 beschäftigt, dem die Reinigung der Wagen nach jeder Fahrt obliegt. Die Gesamtbetriebskosten der Linie betragen einschliesslich Löhne der Angestellten, Reklame, Büromiete etc. über \$ 1500 monatlich, zu deren Deckung die Chauffeure, welche den Dienst verrichten und Besitzer des Wagens, auf dem sie fahren, sind, \$ 0.60 pro Tag und Schicht bezahlen.



# STRASSEN BAHNEN

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

Der Internationale Verein der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrtunternehmen wird seinen nächsten Kongress vom 24. Juni bis 6. Juli 1930 in Warschau abhalten. Diese Internationale wird sich von neuem mit verschiedenen, das Personal angehenden Fragen beschäftigen. Nachstehend lassen wir die Tagesordnung sowie ein Verzeichnis über die zu haltenden Vorträge folgen:

### Tagesordnung.

1. Methoden und Vorrichtungen für die Kraftversorgung eines elektrischen Strassenbahnnetzes.
2. Verbesserungen in der Konstruktion des rollenden Materials auf Schienen und Strassen zum Zwecke der Hebung des Komforts der Reisenden, einer Dienstleistungserleichterung des Personals und um den Betrieb zu verbessern.
3. Verwendung von Rohölmotoren auf Schienen und Strassen.
4. Entwicklung der elektrischen Ausrüstung des rollenden Materials.
5. Strassenbahngleis und Strassenbau.
6. Verfahren und Methoden zur Erleichterung des Reiseverkehrs (Kleinbahnen, Strassenbahnen, Automobile).
7. Vergleich der allgemeinen Verkehrsarten, Kleinbahnen, Strassenbahnen, Automobile unter sich und mit dem Privatverkehr, vom technischen und wirtschaftlichen Standpunkt und vom Standpunkt des Verkehrs im allgemeinen.

### Vorträge.

1. Vergleich der Untergrundbahnen mit den Kleinbahnen (Bau-, Betriebs-, Verkehrs-Unkosten usw.).
2. Verwendung von Leichtmetallen in Oberleitungsanlagen.
3. Akkumulatoren-Triebwagen in Europa.
4. Studie über elektrolytische Erscheinungen.
5. Blockierung der Strecke durch automatische Signale für eingleisige Betriebe.
6. Neuere Erfahrungen mit der Bremsung von Strassenbahnwagen.

## Ist an den Strassenbahnen ein Fahrtrichtungsanzeiger anzubringen?

Im preussischen Landtag wurde ein Antrag eingereicht, der den Erlass einer

Vorschrift bezweckt, wonach die Strassenbahnen gehalten sein sollen, „am Vorderende des Triebwagens eine mechanische oder optische Warnvorrichtung anzubringen, die von dem Wagenführer zur Abgabe von Signalen für die übrigen Wegebeneutzer beim Einbiegen in eine andere Fahrtrichtung rechtzeitig getätigt werden muss“.

Mit diesem Antrag wird eine Frage angeschnitten, worüber die Meinungen in Deutschland geteilt sind. Der Verein der Strassen- und Kleinbahner des Ruhrgebietes veröffentlicht in der *Rheinisch-Westfälischen Zeitung* einen Artikel, worin er behauptet, diese Vorrichtungen seien überflüssig, da schon die Gleisanlage deutlich genug anzeige, welche Richtung das Fahrzeug einschlagen werde und dass sie ferner keine höhere Verkehrssicherheit, sondern eher eine Gefährdung des Verkehrs mit sich bringen würden, indem der Wagenführer gezwungen werde, gerade an den Stellen die Kurbel loszulassen, wo die grössten Gefahren bestehen. In der *Deutsche Privat- und Strassenbahner-Zeitung*, Organ des Deutschen Verkehrsbundes (jetzt „Gesamtverband“) protestieren die Wagenführer gegen eine derartige Auffassung und erklären, dass die Einführung von Fahrtrichtungsanzeigern ein wichtiger Faktor bei der Sicherheit sei. Sie führen aus, dass das Argument, die Schienenwege würden die von dem Strassenbahnwagen einzuschlagende Richtung andeuten, bei Nacht wegen ungenügender Beleuchtung nicht zutrifft und sie betonen ferner, dass der Wagenführer auch jetzt schon in manchen Fällen gezwungen ist, die Lenkvorrichtungen loszulassen und dass einsichtige Wagenführer an gewissen verkehrsreichen Stellen Handzeichen abgeben, um Wegebeneutzern anzuzeigen, dass sie abbiegen wollen.

## Zusammenarbeit von Staat und Stadt in Deutschland zur Verhinderung der Privatisierung öffentlicher Betriebe.

Die Anleihenrosselungspolitik der Reichsbank stellt Deutschland vor grosse wirtschaftliche Schwierigkeiten in bezug auf die Erhaltung der öffentlichen Betriebe. Sie ist offensichtlich darauf gerichtet, diese Betriebe zu zwingen, Privatkapital in Anspruch zu nehmen. In Zwickau (Sachsen) sahen sich die Verkehrs- und andere öffentliche Betriebe ebenfalls von dieser Krise bedroht und dieser Umstand hat wohl Veranlassung zum Abschluss eines Vertrages zwischen dieser Stadt und den staatlichen Sächsischen Werken A. G. gegeben, wonach eine neu gegründete Gesellschaft auf 25 Jahre den Verkehrsbetrieb und die Gas- und Elektrizitätsversorgung der Stadt Zwickau übernehmen wird. Das Kapital der gemischt-staatlich-städtischen Gesellschaft beträgt 8,8 Millionen Mark, wovon die Stadt die Hälfte erhält. Letztere bringt in das neue Unternehmen ihr Gaswerk, ihr Elektrizitätswerk, ihre Strassenbahn und ihre 85prozentige Beteiligung am Erzgebirgischen Steinkohlen-Aktienverein (4,32 Millionen Mark) ein. Ausser der Hälfte der Aktienbeteiligung an der neuen Gesellschaft erhält die Stadt noch einen Barbetrag von 4,4 Mill. Mark. Die neue Gesellschaft soll den Fern- und Nahverkehr mit Strassenbahn und Omnibussen ausbauen und die Steinkohlenezeche soll zu einer Zentrale für die Versorgung Sachsens mit Gas eingerichtet werden.

## Ein neuer Wagentyp bei den Londoner Strassenbahnen.

Die Londoner Untergrundbahn hat in letzter Zeit eine Reihe von Versuchen mit Fahrzeugen angestellt, die von dem bisher in dieser Stadt allgemein gebrauchten Typ wesentlich abweichen. Vor kurzem wurden, ebenfalls versuchsweise, zwei neue Fahrzeuge in Betrieb genommen, die man mit Rücksicht auf den starken Londoner Verkehr für zweckmässiger hält. Diese beiden Fahrzeuge, die sich wenig voneinander unterscheiden, haben eine grosse Ladefähigkeit, sind aber von leichter Konstruktion. Der jüngste Wagentyp ist so eingerichtet, dass die Fahrgeldentrichtung beim Einsteigen zu erfolgen hat, ein System, das bisher nur auf einigen wenigen Einmannwagen ohne Decksitze eingeführt war, wo der Führer gleichzeitig Schaffnerdienste verrichtet. Das neue Fahrzeug hat einen geschlossenen Decksitz. Der Schaffner sitzt auf der hintern Plattform vor einer besonderen maschinellen Vorrichtung, welche beim Einsteigen des Fahrgastes den Betrag entgegennimmt und gleichzeitig einen Fahrschein ausgibt. Dadurch, dass der Schaffner sitzt, kann er die Bewegung des Fahrzeuges besser beobachten und die Zeichen schneller an den Führer abgeben, wodurch der Verkehr beschleunigt wird. Jede Plattform hat zwei Flügeltüren, welche die Aufstiegstritte beim Öffnen oder Schliessen blosslegen oder verdecken und eine durch Druckluft betätigte Schiebetüre, die so an die elektrische Stromleitung angeschlossen ist, dass sich die Strassenbahn bei offener Türe nicht in Bewegung setzen kann. Letztere dient als Ausgang für die Fahrgäste, jedoch nur wenn die Plattform vorn ist. Die beiden zum Deck führenden Treppen sind innerhalb des Plattformraumes angebracht. Unter den Treppen befinden sich Schränke, in denen die Motorenwiderstände, die Sandsteuer und die Apparate für die Betätigung der Ausgangstüren angebracht sind.

Die Führerstände stehen etwas über die Fahrzeugenden hervor und sind von dem Vorraum der Plattform durch eine mit einem Rollvorhang versehene Glastüre getrennt. Alle Fensterscheiben des Führerstandes sind aus einem besonderen Sicherheitsglas. Für den Führer ist ein Sitz angebracht.

Der Wagen ist mit zwei Stromabnehmern versehen, damit es bei der Aenderung der Wagenrichtung an den Endstationen nicht mehr notwendig ist, die Lichter auszulöschen. Ausser den Hand- und elektromagnetischen Bremsen ist noch eine auf alle 8 Räder zugleich wirkende Luftdruckbremse vorhanden. Der Führer hat also die Wahl zwischen zwei Bremssystemen, dem Luftdrucksystem für den gewöhnlichen Gebrauch, das eine sachte Wirkung hat, und dem magnetischen System — wodurch die Geschwindigkeit in einer Sekunde um 7 bis 8 Fuss herabgesetzt werden kann —, das bei dringenden Fällen benutzt wird.

# HAFENARBEITER.

## Das 25jährige Jubiläum der belgischen Hafnarbeiter.

Am 6. November v. J. waren es 25 Jahre seit der Gründung des belgischen Hafnarbeiter-Verbandes, der auch der I. T. F. angehört.

Die Anfänge der belgischen Hafnarbeiterbewegung liegen weiter zurück als 1904. Schon im Jahre 1895 wurde zum ersten Mal versucht, in Antwerpen einen Verband zu gründen. Dieser Versuch ist aber gescheitert, ein zweiter, im Jahre 1898 unternommener Versuch sollte aber mehr Erfolg haben. Der dann gebildete Verband konnte, obgleich er sich auf einer äusserst unsicheren Grundlage befand, bis in den Winter 1900/01 erhalten werden, als die Hafnarbetriebsunternehmer eine Aussperrung verhängten. Der Verband hatte, nachdem er sich anfänglich mit Leichtigkeit Erfolge sichern konnte, versäumt, Reserven zu schaffen, mit der Folge, dass die Hafnarbeiter nach einem vierwöchigen Kampfe sich für besiegt erklären mussten und der Verband zugrunde gerichtet wurde. Unter den Hafnararbeitern, deren Glauben an die Gewerkschaftsbewegung erschüttert worden war, herrschte Mutlosigkeit. Die Unternehmer nützten die Lage aus und bildeten eine eigene Gewerkschaft, deren Mitglieder bei der Zuteilung von Arbeit bevorzugt wurden. Arbeiter, welche das „Verbands“-Buch nicht vorzeigen konnten, wurden sofort entlassen und solange von der Hafnarbeit ausgeschlossen, bis sie beigetreten waren.

Unter diesen Umständen war es doppelt schwierig, einen neuen Versuch zur gewerkschaftlichen Organisation der Hafnarbeiter zu unternehmen; nach einem Zeitraum von drei Jahren hatten aber einige kühne Geister den Mut, sich dies zur Aufgabe zu stellen und der am 6. November 1904 gegründete Verband war von Dauer. Es konnten nur sehr langsam Fortschritte gemacht werden; nachdem sich aber der Verband im Jahre 1906 der gewerkschaftlichen Landeszentrale angeschlossen hatte, machte sich eine Besserung insofern bemerkbar, als der Mitgliederstand von 400 auf 4000 Köpfe innerhalb eines Jahres stieg. 1907 wurde der Verband auf eine schwere Probe gestellt. Die Unternehmer verwandelten eine Lohnbewegung der Döcker in eine Aussperrung. Aus England wurden Streikbrecher in grosser Anzahl herangeschickt; die ausgesperrten Hafnarbeiter standen aber fest zusammen, sodass die Unternehmer nach 8 Wochen nachgeben mussten und sich zu Verhandlungen bereit erklärten. Der Verband blieb bei dieser Feuerprobe unversehrt. Es war aber auch nach diesem Konflikt besonders bei der grossen Erwerbslosigkeit noch schwere Pionierarbeit zu leisten, nach und nach hat der Verband aber an Boden gewonnen. Jeder weitere Fortschritt

wurde jedoch durch den Ausbruch des Weltkrieges aufgehalten. Im Jahre zuvor hat sich der Hafnarbeiterverband dem neu gegründeten Allgemeinen Transportarbeiter-Verband, dessen Sekretär C. Mahlman war, angeschlossen.

1919 wurde die Organisationstätigkeit wieder energisch aufgenommen. Seit jenem Jahre ist ein steter Aufstieg in der Bewegung zu verzeichnen und heute zählt der Verband nahezu 15 000 Mitglieder. Er hat sich den Unternehmern gegenüber als seiner Aufgabe gewachsen erwiesen, was auch ein Vergleich der Vorkriegs- und jetzigen Arbeitsbedingungen beweist.

Im Jahre 1914 betrug die Arbeitszeit in der Winter-Saison  $8\frac{1}{2}$  und in der Sommer-Saison 9 Stunden; die Löhne betragen 5, 5,50 und 6 Franken täglich; die Beförderungszeit von und zu der Arbeitsstelle, sowie Vorbereitungsarbeiten wurden nicht bezahlt. Nachtarbeit wurde mit dem gewöhnlichen Lohnsatz unter Zugrundelegung der tatsächlich gearbeiteten Zeit entschädigt; Sonderzuschläge für besonders schwere oder schmutzige Arbeiten gab es keine. Die Arbeitgeber konnten ganz nach Belieben die Schichtarbeiter entlassen und neue einstellen; es gab kein Mitbestimmungsrecht der Arbeiter, noch weniger eine Arbeitslosen- oder Kranken-Unterstützung.

Heute beträgt die Arbeitszeit  $7\frac{1}{2}$  bis 8 Stunden täglich, je nach der Schicht; die Stauererarbeitenlöhne belaufen sich auf 64 bis 73 Franken täglich; für Vorbereitungsarbeiten werden eine bis zwei Stunden bezahlt; bei Nachtarbeit ist Entschädigung für vier oder sechs Stunden oder für die ganze Nacht sichergestellt. Für die Handhabung gewisser Güter gelten besondere Tarife. Die willkürliche Einstellung und Entlassung von Schichtarbeitern hat aufgehört. Für die Fahrt zu und von der Arbeitsstelle wird eine halbe Stunde vergütet; die Lohn- und Arbeitsbedingungen werden nur im Einvernehmen mit der Organisation geändert; der Verband gewährt arbeitslosen Mitgliedern eine ansehnliche Unterstützung; ferner wird kranken Mitgliedern Unterstützung ausbezahlt. Der Verband besitzt auch ein eigenes Sanatorium zur Verpflegung tuberkulöser Mitglieder oder von tuberkulösen Familienangehörigen der Mitglieder.

Auf diese Errungenschaften kann der Verband von P. Somers, R. van Eijcken und L. Antoine, d. s. der Vorsitzende, der Sekretär und Kassierer, stolz sein.

Die I. T. F. fügt den vielen warmen Sympathiebezeugungen, welche den belgischen Hafnarbeitern bei ihrem Jubiläum zuteil wurden, ihre Glückwünsche hinzu und wünscht ihnen für die Zukunft vollen Erfolg.

Gelegentlich der Gedenkfeier veröffentlichte der Verband eine Festnummer seiner Zeitung „De Havenarbeider“, in welcher Artikel mit den Erinnerungen der bedeutendsten Führer der Gewerkschaft enthalten sind. Zwei derselben sind bekannte Personen in den Sitzungen der I. T. F.; C. Mahlman, der Sekretär des belgischen

Transportarbeiter-Verbandes und J. Chappelle, der in den ersten Jahren der Döckerbewegung eine hervorragende Rolle spielte und heute die Sekretärstelle des Seemannsverbandes versieht, die ebenfalls einen Teil des Transportarbeiter-Verbandes bildet.

## Die Internationalen Vorschriften für Hafnarbeiter.

Im Juni v. J. hat die Internationale Arbeitskonferenz ein Internationales Uebereinkommen betreffend den Schutz der beim Beladen und Entladen von Schiffen beschäftigten Arbeiter gegen Unfälle angenommen. Dieses Uebereinkommen wurde im Oktober vom I.A.A. den Regierungen folgender Länder zugesandt: Aethiopien, Albanien, Argentinien, Belgien, Bolivien, Brasilien, Bulgarien, Chile, China, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Guatemala, Haiti, Honduras, Irland, Italien, Japan, Jugoslawien, Kolumbien, Kuba, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nicaragua, Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Panama, Paraguay, Peru, Persien, Polen, Portugal, Rumänien, Salvador, Santo Dominiko, Schweden, Schweiz, Siam, Spanien, Südafrikanische Union, Tschechoslowakei, Ungarn, Uruguay und Venezuela.

In den Satzungen der Internationalen Arbeitsorganisation ist bestimmt, dass die Mitgliedsstaaten verpflichtet sind, ein Uebereinkommen innerhalb eines Jahres nach Schluss der Versammlung, welche ein Uebereinkommen angenommen hat, ihren Parlamenten zur Ratifizierung zu unterbreiten. Mit der Annahme des Uebereinkommensentwurfes über den Schutz der Hafnarbeiter sind 8 Monate verstrichen. Da die vorgeschriebene Frist, innerhalb welcher diese Vorschriften zur Ratifizierung unterbreitet werden sollen, bald abgelaufen ist, sandte die I.T.F. im Januar d. J. an ihre Mitgliedsverbände ein Rundschreiben, um sich über den Stand der Angelegenheit zu informieren und darauf zu drängen, dass bei den massgebenden Stellen ein Druck ausgeübt wird, damit das Uebereinkommen innerhalb der vorgeschriebenen Zeit dem Parlament unterbreitet und von diesem ratifiziert wird, sowie ferner, dass die erforderlichen Massnahmen getroffen werden, um die in dem Uebereinkommen enthaltenen Bestimmungen auch in die Landesgesetzgebung aufzunehmen.

Antworten auf dieses Rundschreiben sind bisher von Schweden und Oesterreich eingegangen. Im ersteren Lande hat die Regierung bereits einen Gesetzentwurf dem Parlament unterbreitet. Im österreichischen Parlament ist eine diesbezügliche Anfrage an den Minister für soziale Verwaltung gerichtet worden.

# SEELEUTE

## Wie die indischen Seeleute angeheuert werden.

Von Syed Munawar, Generalsekretär des indischen Seemannsverbandes.

Das zurzeit für indische Seeleute bestehende Anheuerungssystem ist ein indirektes, d. h. die Anheuerung erfolgt durch ihren unmittelbaren Vorgesetzten, den Deck- oder Maschinenraum-Serang und den Proviantverwalter wenn es sich um Bedienungspersonal handelt. Dieses Verfahren ist primitiv und verwerflich; es gibt Anlass zu Missbräuchen aller Art, fördert das Bestechungswesen unter den Deck- und Maschinenoffizieren und selbst wenn diese offen und ehrlich sind, gibt es den Serangs reichlich Gelegenheit, von den Mannschaften im Namen und ohne Wissen der Schiffsoffiziere Geld herauszupressen. Die Seemannsverbände von Bombay und Kalkutta haben wiederholte Male die Aufmerksamkeit der indischen Regierung auf das Anheuerungsverfahren gelenkt und darauf hingewiesen, wie notwendig es ist, eine Untersuchung darüber durchzuführen, mit dem Ergebnis, dass im Jahre 1922 gemäss des Genueser Abkommens über die Anmusterung von Seeleuten die indische Regierung eine Untersuchungskommission unter dem Vorsitz des Herrn A. G. Clow, eines hohen Regierungsbeamten, einsetzte, die aus Vertretern der Reeder und Seeleute beider Häfen gebildet wurde. Nach einer sorgfältigen, eingehenden Untersuchung hat die Kommission treffendes Beweismaterial zusammengetragen, aus dem hervorgeht, dass unter manchen Schiffsoffizieren Erpressung und Bestechung an der Tagesordnung sind, dass dieses korrupte System seine Hauptstütze an den Serangs und der grossen Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten hat, die darauf aus sind, durch Vermittlung des Serangs Arbeit zu finden.

Die Reeder behaupten, dass es aus verwaltungstechnischen Gründen für die Offiziere leichter sei, mit einem Mann, dem Serang, zu verhandeln als mit jedem einzelnen Mitglied der Mannschaft. Sie vergessen aber, dass in anderen schiffahrtstreibenden Ländern jeder Seemann einzeln und direkt angeheuert wird, dass sich deshalb keine Schwierigkeiten herausstellen und niemand Bestechungsgelder anbieten, geschweige denn annehmen würde.

Das jetzige Anheuerungsverfahren in Indien ist eine Erbschaft aus ehemaligen Zeiten, wo die Serangs aus ihrer Verwandtschaft, die in ein Dorf gehörte, ganze Mannschaften zusammenbrachten, um sie im gegebenen Moment bereit zu haben. Zu jenen Zeiten gab es natürlich noch keine Bestechung; die Verhältnisse haben sich aber geändert. Heutzutage kann ein Serang von Malabar eine Mann-

schaft zu seiner Verfügung haben, die in Deccan, Konkan und Hindustan einheimisch ist, sodass die Mannschaftsmitglieder, bei weitem nicht seine Verwandten oder Leute aus dem selben Dorfe oder der selben Gemeinschaft, stets aus den zerstreutesten Plätzen kommen und keine anderen gemeinsamen Bande haben als die, welche in ihrem Berufe bedingt sind. Jeder, welcher dem Serang 10 oder 15 Rupien für eine Arbeitsstelle als Trimmer, Schmierer, Heizer oder Matrose anbietet, bekommt Beschäftigung, deren Dauer von dem guten Willen des Serangs abhängt, welcher nur durch weitere Zahlungen aus dem schwer verdienten Lohn erkaufte werden kann.

Der Serang hat wieder seine Vermittler, denn es ist für ihn manchmal schwierig, direkt an einen Schiffsoffizier wegen einer Arbeitsstelle heranzutreten. Die Landserangs (unter dem Namen *Ghat-Serangs* bekannt), die Handlanger der Schiffsmakler (letztere schiessen den Seeleuten die erste Monatsheuer vor) sind stets bereit, dem Offizier oder Maschinisten eines Schiffes eine Mitteilung zu überbringen, wonach der und der Serang 400 Rupien anbietet, wenn er als Serang angenommen wird. Für diesen kleinen Dienst streicht der Ghat-Serang von dem Serang 50 bis 100 Rupien ein, der seinerseits sich an der Mannschaft für diesen Betrag schadlos hält.

Dem indischen Seemannsverband in Bombay ist es nach einer unentwegten Agitation gegen das Anmusterungsverfahren vor etwa vier Monaten gelungen, dass die Regierung einen besonderen Musterungsbeamten zur Anstellung von Seeleuten reihenweise nach ihrer Anmusterung oder Einzeichnung ernannte. Damit ist aber erst ein Anfang gemacht und nach diesem System werden zurzeit nur die Hauptgruppen angemustert. Die Serangs erfreuen sich auch weiterhin ihrer „Vorrechte“. Der Verband hat seine intensive Propaganda unter den Seeleuten, um sie davon abzuhalten, dem Serang zur Erlangung einer Stelle Geld zu zahlen, energisch fortgeführt. Nachdem er aber die ungesetzliche Gebühr bezahlt hat, schweigt sich der Seemann vielfach darüber aus vor Angst, er könne seine Stelle verlieren oder den Serang in Wut bringen. Die Reeder und Schiffsoffiziere heissen dieses schändliche System stillschweigend gut; sie kümmern sich wenig darum, ob der arme Seemann ausgebeutet wird oder nicht.

Es werden noch viele Jahrzehnte vergehen, ehe sich alle Seemannskategorien in die Register einzeichnen werden. Die Missbräuche können aber nicht ewig ge-

duldet werden. Die einzige Abhilfe dagegen ist, dass sich die in Gewerkschaften organisierten Schiffsoffiziere weigern, mit *Serangs* oder *Ghat-Serangs* über die Anheuerung von Seeleuten zu sprechen. Die europäischen Organisationen der Schiffsoffiziere vernachlässigen ihre Pflicht, wenn sie nicht ihre Mitglieder auffordern, im Interesse der Gerechtigkeit und Ehrlichkeit ihre Serangs und Seeleute, gleichgültig, welcher Gruppe sie angehören, im Musterungsbüro in Gegenwart der bevollmächtigten Vertreter der indischen Seemannsgewerkschaften, die auf Grund des Gewerkschaftsgesetzes vom Jahre 1926 ordnungsgemäss bei der Regierung eingetragen sind, anzuheuern.

Der indische Seemannsverband von Bombay drängt weiterhin bei der Regierung auf die Errichtung von Arbeitsnachweisstellen für Seeleute und paritätischen Komitees, welche den Leitern der Nachweise bei der reihenweisen Anmusterung von Seeleuten beratend zur Seite stehen sollen, um so das Arbeitslosenproblem zu lösen und die Erpressungen und das Bestechungswesen unter den Serangs, Ghat-Serangs und Offizieren der Handelschiffahrt unmöglich zu machen. Die vorgenannte Untersuchungskommission Clow erwog, inwieweit die Errichtung der staatlichen Arbeitsnachweise für Seeleute mit beratenden paritätischen Komitees zweckmässig sei; sie hielt die Schaffung aller Nachweise auf einmal für verfrüht, um ein System, das verschiedene Generationen hindurch bestanden hat, abzuschaffen. Diese Ansicht wurde aber nicht von allen Mitgliedern der Kommission geteilt und inzwischen sind sieben Jahre vergangen. In sieben Jahren können viele Schwierigkeiten beseitigt werden, aber in diesem Zeitraum ist so viel wie nichts unternommen worden, um die Arbeitsnachweise und die direkte Anmusterung allmählich einzuführen; es ist lediglich dem leitenden Beamten des Musterungsbüros (Heuerbaas) eine Hilfskraft beigegeben worden; dieser Heuerbaas hält aus naheliegenden Gründen die Schiffsmakler und Ghat-Serangs, und sogar das Anheuerungsverfahren mittels der Serangs für unentbehrlich und er kündigt alle möglichen Schwierigkeiten und grosse Verzögerungen im Schiffahrtsgewerbe an für den Fall, dass dieses verwerfliche System abgeschafft würde.

Die *Peninsular and Oriental* und die Britisch-Indische Schiffahrtsgesellschaft mustern ihr eigenes Personal auf Grund des Gesetzes für die Handelsmarine an, aber auch in diesem Falle haften dem Verfahren Mängel an.

Der Verband hat gegen den ungeheuren Widerstand seitens der Bürokraten, der Vermittler und der Serangs, die sich alle auf Kosten des armen Seemannes fett mästeten und ihn auf alle mögliche Weise ausbeuten, anzukämpfen. Vom Seemann wird weder bei der Anmusterung noch bei der Auszahlung der Heuer eine Unterschrift verlangt.

## Die XIII. Internationale Arbeitskonferenz.

### IV. (Schluss).

Am Donnerstag, den 17. Oktober, nahmen die Arbeitgeber zum ersten Male an den Kommissionssitzungen teil. Obwohl die Kommissionen bis dahin nur zu halbtägigen Sitzungen zusammengetreten waren, waren sie doch schon ziemlich gut vorwärts gekommen. Die Arbeitszeitkommission hatte z. B. bereits beschlossen, die Regierungen über die Möglichkeit der Einführung des Achtstundentages zu befragen.

Es ist nicht überflüssig, noch einmal daran zu erinnern, dass die 13. Internationale Arbeitskonferenz ausschliesslich vorbereitende Arbeit zu leisten hatte. Trotzdem gewann man den Eindruck, als ob die Behandlung des Abkommens auf der Tagesordnung gestanden hätte. Nach unserem Dafürhalten ist es auch nicht möglich, den Delegierten Schranken zu setzen. Gleichviel zu welchem Zwecke eine Arbeitskonferenz zusammentritt, sie bietet immer das Bild zweier kämpfender Parteien, wovon die eine nur hinkommt, um die Verhandlungsmaschine zu hemmen, und zu verhindern, dass das Internationale Arbeitsamt die Aufgaben verwirklicht, wofür es errichtet worden ist, während die andere Seite hartnäckig versucht, etwas für sich herauszuholen. Die — meistens schweigende — dritte Partei ist die Regierungsgruppe, die bald der einen, bald der anderen Seite recht gibt. Begreiflicherweise bedeutete die Teilnahme der Reeder eine Verlangsamung der Kommissionsarbeiten. Sie unternahmen zunächst einen, wenn auch nur schüchternen Versuch, die bereits geleistete Arbeit gänzlich über den Haufen zu werfen und wieder von neuem anzufangen. Dieser Versuch scheiterte vollends. Soweit die Reeder Vorschläge nach dieser Richtung einreichten, wurden sie freundlich abgelehnt mit der Bemerkung, dass die Herren sich die Protokolle über die bereits stattgefundenen Sitzungen geben lassen möchten, um sich über den Stand der Beratungen zu orientieren. Die Beendigung der Kommissionsberatungen bedeutete eigentlich soviel wie das Ende der Konferenz selbst. Neue Anträge werden vom Plenum ja immer glatt abgelehnt!

Im grossen und ganzen dürfen die Arbeiter über das Resultat der Kommissionsarbeiten nicht unzufrieden sein. Das Ergebnis wäre allerdings noch besser ausgefallen, wenn die Forderungen der Arbeiter ein besseres Verständnis gefunden hätten bei Regierungsvertretern von Ländern, wo eine sozialistische Regierung am Ruder ist, oder wo Sozialisten in der Regierung sitzen. Hier liegt ein Fingerzeig für die Zukunft. Es ist Aufgabe der seemannischen Organisationen aller und ganz besonders der oben ange-deuteten Länder, dafür zu sorgen, dass ihre Regierungsvertreter sich nicht auf die Seite der Reeder, sondern auf die

Seite der Arbeiter stellen und dafür sorgen, dass die Internationale Arbeitskonferenz, welche das Abkommen über die Arbeitszeit für Seeleute behandeln wird, diese Arbeitergruppe nicht hinter die Arbeiter in der Industrie zurücksetzen wird. Die Arbeitskonferenz würde nur dann die Versprechungen einlösen, die sie den Seeleuten feierlich gegeben hat. Mit weniger werden sich die Seeleute nicht zufrieden geben.

Die Arbeit der Reeder in den Kommissionen war fast durchweg eine negative. Im Plenum stimmten sie gegen die Schlussfolgerungen der Arbeitszeitkommission und gegen diejenigen der Kommission über die Krankenversicherung. Der Bericht der Kommission über die Wohlfahrt im Hafen wurde aber einstimmig angenommen! Gegen die Mindestforderungen über die Berufszuständigkeit von Schiffsoffizieren stimmten 2 Reeder, gegen den Schutz von Seeleuten im Krankheitsfalle 17 Reeder. Bei der Abstimmung über die Frage der Arbeitszeit stimmten wiederum 17 Reeder dagegen; es muss aber festgestellt werden, dass die Arbeitgeber Bulgariens, Frankreichs und Italiens ihre Kollegen im Stiche liessen und mit der Mehrheit stimmten. Nur ein Regierungsmann gesellte sich zu den Arbeitgebern: ein Vertreter Finnlands.

Für die Besprechung des Berichtes des Direktors konnten am Donnerstag, den 24. Oktober zwei Stunden zur Verfügung gestellt werden. Diese genügten aber, um den Arbeitern Gelegenheit zu geben, ihre Unzufriedenheit über die erreichten Resultate und über die Arbeit in der Gemischten Maritimen Kommission zum Ausdruck zu bringen.

Auf Antrag der chinesischen und indischen Arbeitervertreter beschloss die Konferenz gegen die Stimmen der Reeder, den Verwaltungsrat zu ersuchen, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der asiatischen Seeleute, besonders wenn sie ausserhalb ihres Landes oder an Bord von ausländischen Schiffen beschäftigt werden, zu studieren und zu erwägen, ob die Frage der gleichmässigen Behandlung bald von einer Konferenz geprüft werden kann.

Ein weiterer Antrag des chinesischen Arbeitervertreters, in dem das Koalitionsrecht für Seeleute gefordert wurde, die an Bord von Schiffen eines Landes beschäftigt werden, das die Herrschaft über das Heimatland des Seemannes ausübt (Kolonien, Protektorate u.s.w.) wurde abgelehnt. Zwar stimmte niemand gegen diesen Antrag; dadurch aber, dass sich viele Regierungs- und Arbeitgebervertreter der Abstimmung enthielten, wurde das Quorum nicht erreicht. Hier buchten die Arbeitgeber durch ihre negative Haltung ihren grössten Sieg. Dasselbe geschah bei der Abstimmung über einen Antrag des Kollegen Hamada vom

japanischen Seemannsbund betreffend die Mindestbestimmungen für eine Besatzungsskala. Dem Kollegen Daud (Indien) ist es dagegen noch gelungen, die Konferenz zu bewegen, den Verwaltungsrat mit der Nachprüfung der Frage, ob die Beschränkung der Arbeitszeit in der Binnenschifffahrt bald auf die Tagesordnung einer Internationalen Arbeitskonferenz gesetzt werden kann, zu beauftragen.

Nach den üblichen Schlussreden wurde die Konferenz am Samstag, den 26. Oktober, nachmittags 12 1/2 Uhr, geschlossen.



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

Der 14täglich erscheinende Pressebericht der I.T.F. wird ab 15. Februar auch in Esperanto herausgegeben. Es können sich darauf auch Personen abonnieren, die nicht einer Mitgliedsorganisation angehören. Nähere Einzelheiten sind in der ersten Nummer enthalten, die in weiten Kreisen verbreitet und Interessenten gerne zugeschickt wird.

#### *Eine Empfehlung der Welthilfssprache.*

Die Redaktion des Blattes der deutschen Eisenbahnerorganisation in der Tschechoslowakei empfiehlt unsere Esperantoausgabe u. a. durch folgende Auslassungen:

„Die Erlernung mehrerer fremden Sprachen ist für die Angehörigen der Arbeiterklasse nicht möglich. Die Erlernung der Hilfssprache Esperanto macht dagegen wenig Schwierigkeiten. Bei nur einigermaßen Fleiss und Ausdauer ist die Erlernung dieser Sprache möglich. Wer Esperanto beherrscht, besitzt aber die Möglichkeit, sich mit den Angehörigen seiner Klasse in der ganzen Welt zu verständigen.

Von den Vertretern der I.T.F. wurde die Wichtigkeit des Esperanto für die internationale Gewerkschaftsbewegung erkannt. Unterstützt die Bestrebungen der I.T.F., das Esperanto als Verständigungssprache in der internationalen Gewerkschaftsbewegung einzuführen. Abonniert deshalb auch in Zukunft die Zeitschrift „I. T. F.“ samt dem Mitteilungsblatt in Esperanto.“

#### *Esperanto findet immer mehr praktische Verwendung.*

Der Schwedische Verein zur Hebung des Fremdenverkehrs und das Ausstellungs-Komitee (Mai-September 1930) für Schwedische Kunst und Industrie in Stockholm verbreiten zum Besuch an Stockholm auch eine in Esperanto abgefasste, hübsch aufgemachte Einladung.

\*\*

Die Zweigstelle Amsterdam des Deutschen Sozialdemokratischen Pressedienstes, die für 197 deutsche sozialdemokratische Blätter und gleichzeitig als Uebersetzungsbüro des Sozialdemokratischen Pressedienstes fungiert, besorgt ab 1. Februar d. J. auch Esperanto-Uebersetzungen.

#### *Der Allgemeine Esperanto-Kongress vom Jahre 1930.*

Ausser dem Arbeiter-Esperantisten-Kongress, der im August d. J. in London abgehalten wird, empfängt England in diesem Jahre auch den vom 2. bis 9. August in Oxford stattfindenden 22. Annual Universal Congress of Esperanto.