

WIRTSCHAFT

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

NACH 10 JAHREN.

„Der in Kristiania vom 15. bis 19. März 1920 tagende Internationale Transportarbeiterkongress begrüsst mit brüderlicher Sympathie alle Nationen, die den Kampf führen gegen die wütenden Verfolgungen ihrer Unterdrückter, die bei ihrem schmachvollen Geschäft von der Kapitalistenklasse, der natürlichen Feindin unserer gewerkschaftlichen Organisationen, unterstützt wird, und verpflichtet sich, eingedenk der Millionen Opfer der noch rauchenden Schlachtfelder alle Mittel anzuwenden, um die Menschheit für immer von der Wiederholung einer derartigen Katastrophe zu bewahren“.

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

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

AUS DEM INHALT:

Sitzung des Exekutivkomitees der I. T. F.	26
Das deutsche Reichsbahngesetz nach dem neuen Reparationsplan	27
Eisenbahner: Die deutschen Eisenbahnverwaltungsbeamten beraten über Berufsfragen	28
Die Arbeitszeit bei den australischen Eisenbahnen.	29
Louis Brunner 65 Jahre alt	30
Rekrutierung und Ausbildung des Lokomotivpersonals	30
Eisenbahnverwaltungs- und Aufsichtspersonal (I. Fortsetzung).	31
Transportarbeiter: Rahmen- und Lohntarif für die Verkehrsarbeiter im Hafen von Bristol	32
Hafenarbeiter: Die Internationalen Vorschriften für Hafenarbeiter	33
Kraftfahrtnotizen.	33
Strassenbahnernotizen.	34
Binnenschiffahrt: Unterricht an Kinder von Binnenschiffern	34
Seeleute: Wie die italienische Seemannsföderation faszistisch wurde	35
Ladelinienkonferenz	35
Manifest der I.T.F. an die Seeleute	36
Esperanto.	36

Seit Wochen schon zieht sich in London eine Konferenz hin, die einberufen wurde, um eine Flottenabrüstung der 5 grössten Seemächte in die Wege zu leiten — eine Konferenz, von der niemand mehr glaubt, dass sie die Abrüstung bringen wird und deren Verlauf und Ergebnis schliesslich noch als aussergewöhnlich günstig betrachtet werden muss, wenn sie nicht eine fieberhafte *Aufrüstung* im Gefolge hat.

Mit all dem Gerede und Konferieren — von dem Augenblicke an, wo in Versailles die sog. Friedenskonferenz begann, die allen Kriegen ein Ende machen musste und sollte, bis zu dem jetzigen Augenblick — wurde uns der Weltfriede nicht nur keinen Schritt nähergebracht, sondern nicht einmal erreicht, dass weniger Geld für militärische Zwecke ausgegeben wird als vor dem Weltkrieg, welcher der letzte aller Kriege sein sollte. Völkerbund, Washington, Genf, Locarno, Den Haag und London, Kelloggpackt und Vorbereitende Abrüstungskommission — stets wieder und wieder wurde die Welt und mit ihr das internationale Proletariat dringend eingeladen, zu hoffen und sich darauf zu verlassen, dass alles doch noch gut werden wird, dass diese Versammlungen von Diplomaten, Generälen, Admirälen und anderen Offizieren, die es noch nicht so weit gebracht haben, von Grossindustriellen, Juristen und einigen Arbeiterführern mit ihrem Gerede und Konferieren das Kriegsungeheuer zurückdrängen, in Banden legen und zähmen werden.

Das Resultat ist, dass Hoover, der Präsident der Vereinigten Staaten Nordamerikas in seiner Botschaft an den Amerikanischen Kongress am 5. Dezember 1929 mitteilen musste, dass die Welt jetzt über 30.000.000 ausgebildete Soldaten verfügt, d. s. 10.000.000 mehr als im August 1914 und dass das vorhandene Kriegsmaterial jetzt an Menge und Vernichtungskraft das Fünffache dessen beträgt, was im August 1914 zur Verfügung stand.

Als sich die Arbeiterorganisationen bald nach dem Weltkrieg wieder international zusammenschlossen, haben sie, nachdem sie sich bewusst worden waren, wie sie während des Krieges und während der Friedensverhandlungen betrogen wurden, nachdem sie sich bewusst worden waren, welch unermessliches Leid der Krieg über die ganze Welt und vor allem über ihre Klasse gebracht hat, auf Kongressen gegen Krieg und Militarismus Stellung genommen und es als Aufgabe der Gewerkschaftsbewegung anerkannt, die Kriegsgefahr mit *allen* Mitteln zu bekämpfen.

Die I.T.F. hat als erste, es sind jetzt 10 Jahre her, auf ihrem Kongress in Kristiania (Oslo) das Versprechen abgelegt, Krieg und Militarismus mit allen Mitteln zu bekämpfen. Ihr folgten die anderen internationalen Berufssekretariate und der I.G.B., die schliesslich auf dem Friedenskongress vom Dezember 1922 im Haag erklärten, eher durch offenen Aufstand die Bourgeoisie im eigenen Lande zu bekämpfen als gegen die in Soldatenkleider gesteckten Arbeiter anderer Länder in den Krieg zu ziehen.

Nachdem es sich jetzt mehr und mehr zeigt, so deutlich, dass es selbst ein Blinder sehen muss, dass trotz der sog. Abrüstungskonferenzen nicht abgerüstet wird, im Gegenteil, dass die Kriegsgefahr immer ernster und drohender wird — wäre es jetzt nicht an der Zeit, dass sich die Arbeiterklasse wieder darauf besinnt, welchen Standpunkt sie vor 10 Jahren gegenüber Krieg und Militarismus eingenommen hat? Wäre es jetzt nicht an der Zeit, dass sie nun gemäss ihrer seinerzeit einstimmig angenommenen Entschliessungen Massnahmen trifft, um die Kriegsgefahr nicht mehr lediglich mit Worten und Phrasen, sondern mit der Tat zu bekämpfen?

Sitzung des Exekutivkomitees der I.T.F.

Das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hielt am Dienstag, den 18. und Mittwoch, den 19. März im Gebäude der I.T.F. in Amsterdam seine vierteljährliche Sitzung ab. Anwesend waren C. Cramp (England), Vorsitzender, J. Döring, (Deutschland), 2. Vorsitzender, Ch. Lindley (Schweden), A. Forstner (Oesterreich), M. Bidegaray (Frankreich) und die beiden Sekretäre Edo Fimmen und N. Nathans.

Der Tätigkeitsbericht des Sekretariats über die verflossenen 3 Monate, der bewies, dass die I.T.F. in fortwährendem Wachsen begriffen ist und an Einfluss ständig gewinnt, wurde nach gründlicher Besprechung einstimmig angenommen.

Erwähnenswert ist u. a., dass der vom 28. April bis 3. Mai in Madrid abzuhaltende Sonderkongress der Eisenbahner-Sektion der I.T.F., wo, in Verbindung mit dem einige Tage später stattfindenden Kongress der Eisenbahngesellschaften am gleichen Orte, 8 Referenten über die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb und das Mitberatungsrecht der Arbeitnehmer sprechen werden, einen starken Besuch aufweisen wird. Die Eisenbahnverbände in Oesterreich, Frankreich, Spanien, Dänemark, der Tschechoslowakei, in Schweden, Luxemburg, Belgien, in der Schweiz, in England und Frankreich haben bereits eine beträchtliche Zahl von Delegierten zu diesem Kongresse ernannt.

Es wurde die Zulassung nachstehender 8 Organisationen beschlossen:

- Dänische Gewerkschaft des Bedienungspersonals (Stewards),
- Gewerkschaft der Kraftfahrer Estlands,
- Polnischer Verband des Lokomotivpersonals,
- Verband der eingeborenen Eisenbahner in Indonesien (Holl. Indien),
- Hafenarbeitergewerkschaft von Santiago (Kuba),
- Föderation der Hafentarbeiter und Seeleute in Kuba,
- Eisenbahnverband von Nordchina,
- Japanischer Seeleuteverband,

welche im Laufe dieses Jahres ihre Aufnahme bei der I.T.F. beantragt haben. Ein Antrag auf Zulassung einer Organisation deutscher Chauffeurs in der Tschechoslowakei wurde hinfällig, weil sich diese Organisation inzwischen mit der bereits zur I.T.F. gehörigen Organisation der Transportarbeiter (deutsch sprechend) in Aussig verschmolzen hat. Die Beschlussfassung über einen Aufnahmeantrag des Tschechischen Transportarbeiter-Verbandes (tschechisch sprechend) in Prag wurde zurückgestellt, da über diese Organisation noch nähere Informationen eingeholt werden müssen.

In Hinblick auf die in der Tschechoslowakei zwischen der Organisation der deutsch sprechenden Transportarbeiter und der tschechischen Chauffeursge-

werkschaft bestehenden Differenzen über die Organisationszuständigkeit für die Kraftfahrer der verschiedenen Nationalitäten und über die Propaganda im allgemeinen hat das Exekutivkomitee der I.T.F. einmütig die nachstehende Entschliessung angenommen:

„Das Exekutivkomitee der I.T.F. nahm in seiner Sitzung vom 18. und 19. März 1930 in Amsterdam Kenntnis von den Streitigkeiten zwischen den Transportarbeiterorganisationen verschiedener Nationalität in der tschechoslowakischen Republik, wodurch Zustände eingerissen sind, die nicht nur die Verhältnisse national und damit die Interessen der Transportarbeiter aller Nationalitäten in der tschechoslowakischen Republik schädigen, sondern auch die Beziehungen zur I.T.F., der diese Organisationen angehören, ungünstig beeinflussen.“

Das Exekutivkomitee, welches diese Zustände aufs lebhafteste bedauert, ist der einmütigen Auffassung, dass sowohl im Interesse der nationalen, als auch der internationalen Verhältnisse die Bildung einer einzigen, alle Transportarbeiter umfassenden Organisation in der Tschechoslowakei erwünscht und notwendig ist und fordert die bei ihr angeschlossenen Organisationen dringend auf, solche Massnahmen zu treffen, dass die organisatorische Einheit unter den tschechoslowakischen Transportarbeitern baldigst zur Tatsache wird.“

Eine ausführliche Debatte fand über die Vorbereitungen zu dem vom 22. bis einschl. 27. September 1930 in der *Caxton Hall* zu London abzuhaltenden internationalen Kongress der I.T.F. statt. Es wurde eine zahlreiche Anträge der Mitgliedsverbände enthaltende vorläufige Tagesordnung aufgestellt. Wegen der ständigen Ausbreitung der I.T.F. schlug die Exekutive vor, den Generalrat und die Exekutive durch Einräumung weiterer Sitze zu erweitern. Insbesondere sollen Massnahmen getroffen werden, um auch den jetzt angeschlossenen, nahezu 250 000 indischen, japanischen, chinesischen und indonesischen Transportarbeitern eine direkte Vertretung im Generalrat zu verschaffen. Ferner wurde das Sekretariat beauftragt, die nötigen vorbereitenden Massnahmen für die Errichtung einer Zweigstelle im Fernen Osten und einer in diesem Zusammenhang dahin zu entsendenden Abordnung der I.T.F. zu treffen.

Schliesslich hat das Exekutivkomitee einstimmig beschlossen, bei dem im Juli d. J. in Stockholm stattfindenden Kongress des Internationalen Gewerkschaftsbundes eine Untersuchung über die Möglichkeit des Neuaufbaues dieser Körperschaft auf den internationalen Berufssekretariaten statt auf den gewerkschaftlichen Landeszentralen zu beantragen.

Als Delegierte zu dem Kongress des I.G.B. wurden J. Döring, Edo Fimmen und Ch. Lindley ernannt.

Mitteilungen des Sekretariats.

Mitgliederstand per 1. Januar 1930.

Eine Reihe Verbände haben uns noch keine Angaben über ihren Mitgliederstand per 1. Januar d. J. zukommen lassen. Wir bitten darum dringend, da wir unseren Jahresbericht abschliessen müssen.

Fragebogen über die Einmannbesetzung.

Organisationen, welche uns diesen Fragebogen noch nicht beantwortet haben, werden dringend ersucht, dies baldigst zu tun.

Eingegangene Beiträge.

1929.

Lettländische Strassenbahner fl.	14.—
Norwegische Eisenbahner „	352.20
Lokomotivpersonal in der Tschechoslowakei „	153.62
Eisenbahnverband in Niederl.-Indien „	75.—

1930.

Dänische Seeleute fl.	192.—
Gesamtverband-Deutschland „	5 947.10
Deutsche Eisenbahner „	300.—
Finnische Transportarbeiter „	106.06
Französische Seeleute „	90.—
Französische Eisenbahner „	1 464.65
Englische Handelsangestellte „	908.45
Englische Eisenbahner „	6 000.—
Holländische Transportarbeiter „	1 723.44
Holländische Eisen- und Strassenbahner „	1 202.83
Irländische Transportarbeiter „	75.29
Norwegische Eisenbahner „	372.18
Norwegische Seeleute „	270.—
Norwegische Transportarbeiter „	410.70
Spanische Eisenbahner „	1 320.—
Deutsche Eisenbahner in der Tschechoslowakei „	1 007.88
Schwedische Heizer „	309.60
Schwedische Seeleute „	372.—
Schwedisches Lokomotivpersonal „	299.16
Schweizerische Eisenbahner „	2 167.75
Hafenarbeiter von Kuba „	34.91
Dänisches Lokomotivpersonal „	110.—
Dänische Heizer „	120.—
Englische Transportarbeiter „	2 820.—
Dänisches Bedienungspersonal „	48.—

Kongresse.

I. T. F. — 22. bis einschl. 27. September, London.
Finnische Transportarbeiter — 22. April, Folkets Hus, Helsingfors.

Schweizerischer Eisenbahnverband — 28. und 29. Juni in Bern.

Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr, angeschlossen der Verband deutscher Berufskraftfahrer — 20. und 21. April in Aussig.

Landesverband der Eisenbahner Belgiens — 3., 4. und 5. Mai in Brüssel.

Norwegischer Matrosen- und Heizerverband — 13. April und folgende Tage.

Englischer Verband der Eisenbahnangestellten — 19. bis 22. Mai in Llandudno (North Wales).

Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals — 12. bis 15. Juni in Stockholm.

Französische Eisenbahner-Föderation — 2. bis 5. Juni 1930.

Luxemburgischer Eisenbahnverband — 5. und 6. April in Luxemburg.

Das deutsche Reichsbahngesetz nach dem neuen Reparationsplan.

Die Haager Konferenz der am Reparationsproblem beteiligten Staaten ist beendet. Die auf dieser Konferenz beschlossenen neuen Gesetze stellen einen wichtigen Bestandteil des internationalen Rechtes dar. An dieser Gesetzgebung ist die I. T. F. besonders deshalb direkt interessiert, weil entsprechend den Bestimmungen des Youngplanes das grösste Eisenbahnunternehmen der Welt — die Deutsche Reichsbahngesellschaft — auch künftig ein Objekt dieser internationalen Abmachungen ist.

In dieser Zeitung sind die eigenartigen Vorgänge, die sich bei den Beratungen des Young-Komitees bezüglich der Deutschen Reichsbahn abgespielt haben, in einem besonderen Artikel behandelt worden. Es genügt deshalb hier der Hinweis, dass der amtliche Text des Youngplanes vorsah, dass die Deutsche Reichsbahngesellschaft ihren Charakter als privates und unabhängiges Unternehmen mit voller Selbständigkeit in bezug auf Finanz-, Wirtschafts- und Personalfragen beibehalten sollte. Gab schon der Inhalt des Youngplanes der von uns ausgesprochenen Vermutung Raum, dass es insbesondere regiefeindliche deutsche Kräfte gewesen sind, die die Beibehaltung der Reichsbahn als besonderes Reparationsobjekt durchgesetzt hatten, so verschärfte sich dieser Gedanke, als nachträglich bekannt wurde, dass der Vorsitzende der deutschen Sachverständigen, der damalige Reichsbankpräsident Dr. Schacht, bezüglich der Reichsbahn nachfolgenden Brief an die Sachverständigenkonferenz gerichtet hatte.

Im Kapitel 8a — Quellen und Sicherheiten — ist vorbehalten worden, dass das Organisationskomitee Vorschläge ausarbeitet, wonach der private und unabhängige Charakter der deutschen Reichsbahngesellschaft aufrechterhalten bleibt. Ich bin gebeten worden, darzulegen, welche wesentlichen zur Zeit bestehenden Bestimmungen in dieser Richtung beibehalten und vom Organisationskomitee beachtet werden sollen. Nach meiner Auffassung kommen folgende Bestimmungen in Frage; Führung des Betriebes der Reichsbahn als Monopolunternehmen; Geschäftsführung nach kaufmännischen Gesichtspunkten unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft; Trennung der Finanzen von den Reichs-, Staats- und Gemeindefinanzen; Reichsaufsicht; Vorschriften für das Personal; Zuständigkeit des Verwaltungsrates und des Vorstandes; Voraussetzung für die Mitgliedschaft im Verwaltungsrat. Bei Ausarbeitung der neuen Verfassung im Einklang mit diesen Grundsätzen soll das Organisationskomitee beachten, dass die Reichsbahn-Gesellschaft verpflichtet ist, einen Beitrag für Zwecke des neuen Planes nur für den Zeitraum von 37 Jahren zu leisten.

Dieser Brief bedeutet natürlich eine starke Festlegung in bezug auf den Inhalt des neuen Reichsbahngesetzes.

Die I. T. F. hatte versucht, bei den Sachverständigenverhandlungen in Paris gehört zu werden. Diese Forderung war umso berechtigter, als in dem Reichsbahngesetz von 1924 Bestimmungen festgelegt waren, die nicht nur die wirtschaftliche und soziale Lage des deutschen Eisenbahnpersonals beeinträchtigten, sondern sich auch international ungünstig für das Eisenbahnpersonal auswirkten. Ein Er-

gebnis haben diese Bemühungen der I. T. F. trotz der sicher vorliegenden ausreichenden Begründung nicht gehabt. Ebenso war es dem Einheitsverband der deutschen Eisenbahner, wie auch den Spitzenverbänden der Arbeitnehmerschaft Deutschlands nicht möglich, auf die Verhandlungen Einfluss zu bekommen.

Auf der anderen Seite steht allerdings die merkwürdige Tatsache fest, dass die deutschen Sachverständigen Vertreter der Reichsbahngesellschaft trotz des Widerpruches der deutschen Regierung zu den Beratungen des Sachverständigenausschusses hinzugezogen hatten. Durch diese mindestens einseitige Stellungnahme der deutschen Sachverständigen, die bei den auf dieser Konferenz vertretenen regiefeindlichen Kräften des Auslandes gewiss auf volles Verständnis rechnen konnten, waren wesentliche Bestimmungen für das neue Reichsbahngesetz im Sinne der Gesellschaft im voraus festgelegt. Die erste Haager Regierungskonferenz, die sich mit der Frage der Annahme des Youngplanes im ganzen beschäftigte, brachte keine Aenderung in den Eisenbahkapiteln. Sie drehte sich im wesentlichen um die Auseinandersetzungen zwischen England und den übrigen Gläubigerstaaten, wegen der Aufteilung der Reparationssumme, und um die von Deutschland geforderte politische Befreiung des Rheinlandes und der Saar.

Der Youngplan sah die Einsetzung eines Organisationskomitees vor, das aus 2 von der deutschen Regierung und 2 von der Reparationskommission ernannten Mitgliedern bestand. Dieser Kommission wurde die Aufgabe gestellt, die Reichsbahngesetze mit dem neuen Plan in Uebereinstimmung zu bringen. Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands setzte in Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbund durch, dass 2 Vertreter der deutschen Eisenbahnergewerkschaften als sachverständige Berater zu den Beratungen dieses Komitees zugezogen wurden. Einen dieser beiden Vertreter stellte der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands. Das Komitee selbst setzte sich aus 2 Deutschen — Ministerialdirektoren —, aus einem Vertreter Frankreichs, dem bisherigen Eisenbahnkommissar bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft und Präsident der Internationalen Vereinigung der Eisenbahnverwaltungen und einem italienischen Vertreter, der Mitglied des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahngesellschaft und Bankpräsident ist, zusammen. Ausser den Gewerkschaftsvertretern waren auch Vertreter der Reichsbahngesellschaft als sachverständige Berater der deutschen Verhandler zugelassen.

Die Arbeiten des Eisenbahnkomitees begannen während der ersten Haager Regierungskonferenz. Personalfragen spielten in den ersten Beratungen jedoch noch keine Rolle. Die Hauptarbeit fiel in die Zeit vom 28. 9. 1929 bis zum 8. 11. 1929,

während der das Komitee in Paris tagte. Die Hauptarbeit der Gewerkschaftsvertreter musste sich auf die Aenderung der personalpolitischen Bestimmungen im Reichsbahngesetz konzentrieren. Die Schwierigkeiten, die sich dieser Tätigkeit entgegenstellten, lagen bei dem Widerstand, den die Reichsbahnvertreter jeder Forderung der Gewerkschaften entgegensetzten. Dazu kam die unberechenbare Einstellung der Gläubigervertreter, die ihrer ganzen Einstellung nach mit den Auffassungen der Reichsbahngesellschaft übereinstimmen. Der Widerstand der Reichsbahnvertreter musste insbesondere durch den Vertreter des Einheitsverbandes innerhalb der deutschen Delegation überwunden werden, da dieser die besonders umstrittenen Probleme des Arbeitsrechtes behandelte. Das ist nach wochenlangen, zum Teil sehr ersten Auseinandersetzungen schliesslich auch gelungen. In diesen Wochen zeigte sich, wie sehr die Frage der Gestaltung der Personalfragen im Reichsbahngesetz ein Kampf um die Grundlagen des deutschen Arbeitsrechtes überhaupt war.

Die Hauptverwaltung der Reichsbahngesellschaft, die ja bekanntlich ganz unter dem Einfluss der Unternehmerkreise in Deutschland steht, wollte mit allen Mitteln die Beibehaltung der Ausnahmestellung des Personals durchsetzen. In die Verhandlungen griff deshalb auch der Präsident des Verwaltungsrates der Reichsbahngesellschaft, der bekannte Grossindustrielle Dr. Ing. Friedrich Karl von Siemens, begleitet von nicht weniger als 10 Direktoren der Hauptverwaltung, selbst ein. Auch der Reichsverband der deutschen Industrie und die Vereinigung der deutschen Arbeitgeberverbände versuchten, die Verhandlungen zu beeinflussen und forderten von der deutschen Regierung die sofortige Zurückziehung der Gewerkschaftsvertreter.

Galt es so für den Vertreter des Einheitsverbandes, innerhalb der deutschen Delegation zunächst diese starken Widerstände zu überwinden, so musste auf der anderen Seite auch gleichzeitig versucht werden, auf die ausländischen Mitglieder des Komitees im Sinne der Personalbestimmungen Einfluss zu gewinnen. Hier setzte in der Hauptsache die von der I. T. F. seit langem vorbereitete Aktion aktive ein. Die I. T. F. hatte durch die Vertretungen der Organisationen in den am Reparationsproblem beteiligten Staaten versucht, im Sinne der deutschen Kollegen zu wirken. Sicherlich haben diese indirekten Bemühungen schon einige Wirkungen zugunsten der Arbeitnehmer ausgelöst. Es kam aber darauf an, auch aktiv in die Verhandlungen selbst eingreifen zu können. Dafür ergab sich zunächst einmal die Gelegenheit dadurch, dass die französischen Kollegen ernsthafte Schritte unternahmen, um durch Einwirkung der französischen Regierung auf ihren Vertreter im Eisenbahnkomitee eine Regelung im Sinne der Arbeiterforderungen zu erreichen. Die Vertreter der französischen Gewerkschaften haben nach dieser Richtung mehrfache

Besprechungen mit Vertretern ihrer Regierung und während der Verhandlungen, später auch noch Besprechungen mit dem französischen Vertreter im Organisationskomitee geführt. Diese Besprechungen zeigten auch ein gutes Ergebnis und trugen viel zur Klärung der Situation in den jeweiligen Verhandlungsstadien bei.

Darüber hinaus hatte die I. T. F. verlangt, durch einen Vertreter selbst die Auffassungen der Eisenbahnergewerkschaften vom internationalen Standpunkt darzulegen. Den gemeinsamen Bemühungen der französischen Gewerkschaftsvertreter und des Vertreters des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands gelang es, auch dieses durchzusetzen. Der Kollege Bidegaray hat als Vertreter der I. T. F. die Auffassungen der Internationalen Transportarbeiter-Föderation im Organisationskomitee mit Nachdruck zum Vortrag gebracht.

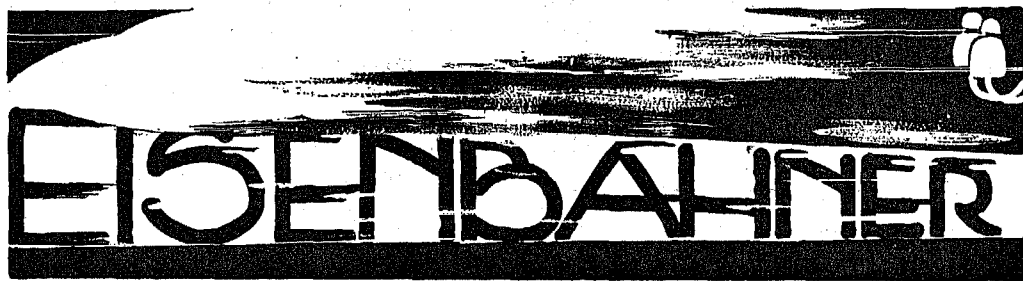
Durch diese Arbeit der I. T. F., die noch verstärkt wurde dadurch, dass auch das Internationale Arbeitsamt für die Regelung der Personalfragen, insbesondere des Arbeitszeitproblems, gewonnen werden konnte, entstand dem Kollegen des Einheitsverbandes bei seinen Verhandlungen in der deutschen Delegation eine wertvolle Hilfe. Ausserdem wurde erreicht, dass auch die Gläubigervertreter im Organisationskomitee für die Forderungen des Personals eingestellt wurden. Die Verhandlungen endeten, soweit die Personalfragen in Betracht kommen, mit einem beachtenswerten gewerkschaftlichen Erfolge.

Das neue Reichsbahngesetz sieht für die rund 420 000 Arbeiter der Reichsbahn in fast allen Punkten die Aufhebung des bisherigen Ausnahmestandes vor. Insbesondere ist es gelungen, die Tariffreiheit für die Festsetzung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in voller Form zu sichern. Das grösste Kampfbjekt war jedoch die Frage der Arbeitszeit-Regelung. Nach dem alten Reichsbahngesetz konnte die Gesellschaft die Arbeitszeit ihres gesamten Personals willkürlich festsetzen. Die Bestimmungen über die Arbeitszeitregelung liessen die Anwendung des Washingtoner Abkommens bei der Reichsbahn nicht zu. Die Neuregelung unterstellt dagegen die Arbeiter der Reichsbahn der deutschen Arbeitszeitgesetzgebung. Ausgenommen davon sind künftig nur noch rund 130 000 Arbeitnehmer, für die die Arbeitszeit der Reichsbahnbeamten zur Anwendung kommen kann. Ausdrücklich festgelegt ist aber im Bericht des Komitees, dass, wenn nach Ansicht der Deutschen Regierung diese Bestimmung mit dem Washingtoner Abkommen über die Arbeitszeit nicht zu vereinbaren ist, ein triftiger Grund zur Änderung des Reichsbahngesetzes gegeben ist. Praktisch bedeutet das, dass die Anwendung des Washingtoner Abkommens auf jeden Fall gesichert ist. Als direktes Ergebnis der Verhandlungen ist ferner zu verzeichnen, dass für rund 300 000 Arbeiter die Arbeitszeit tarifvertraglich geregelt wird und zwar auf Grund der jetzt auch für die Reichsbahn zur Geltung kommenden Arbeitszeitgesetzgebung in Deutschland.

Auch bezüglich der Rechtsstellung der Reichsbahnbeamten wurden erfreuliche Fortschritte erzielt. Im ganzen ist die Rechtsgrundlage derjenigen der Reichsbeamten in verschiedenen Beziehungen angeglichen worden. Im ganzen bleibt jedoch das Ergebnis der beamtenrechtlichen Verhandlungen in stärkerem Masse hinter den Erwartungen zurück.

Die Fortschritte, die demnach im neuen Reichsbahngesetz für das deutsche Eisenbahnpersonal enthalten sind, waren nur

möglich durch reibungslose internationale Zusammenarbeit der Eisenbahnergewerkschaften der beteiligten Länder. Die intensive Tätigkeit der I. T. F., die seit dem Beschluss des Pariser Kongresses im Jahre 1926 einsetzte und die vom Sekretariat immer mit grosser Energie durchgeführt wurde, ist damit mit einem Erfolg von weittragender Bedeutung nicht nur für die deutschen, sondern auch für die Eisenbahner in allen anderen Ländern, beendet worden.



Die deutschen Eisenbahnverwaltungsbeamten beraten über Berufsfragen.

Am 9. Februar 1930 tagte in Köln die Berufskonferenz der Verwaltungsbeamten der deutschen Reichsbahn, unter der Leitung des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands.

Im Vordergrund der Beratungen stand die Beförderungskrisis. Planmässig strebt die Reichsbahngesellschaft nach der Degradierung zahlreicher Stellen. Zu diesem Zwecke benützt sie in erster Linie den Stellenplan. Nach dem Stellenplan zerfällt der Dienst in drei Klassen, Arbeitsraten genannt, je nach den mit der Ausübung verbundenen Schwierigkeiten und der Verantwortung und je nach den Anforderungen an das Wissen und Können des Beamten. Der Stellenplan bestimmt, wieviel Beamte für jede Arbeitsrate anzustellen sind. Im Laufe der letzten Jahre verwandelte der Stellenplan systematisch A-Raten in B-Raten und B-Raten in C-Raten. Dazu kommt, dass in der dritten Klasse (C-Raten) keine Anstellungen vorgenommen werden, solange die zweite Klasse (B-Raten) überbesetzt ist. Die Überbesetzung der zweiten Klasse ist jedoch infolge der Verminderung der Beförderungsmöglichkeiten in die erste Klasse (A-Raten) und infolge der Verwandlung von Stellen zweiter Klasse in Stellen dritter Klasse unvermeidlich. Mit diesem Degradierungssystem erspart die Reichsbahngesellschaft die Beförderung vieler Beamten aus der zweiten in die erste Klasse, während in der dritten Klasse einigen tausend Anwärtern, die bereits seit Jahren ihre Prüfungen bestanden haben und *den Dienst verrichten*, die Anstellung vorenthalten wird.

An zweiter Stelle trachtet die Reichsbahn das Prüfungswesen in einer Weise zu handhaben, die den Interessen der aus den Arbeitergruppen hervorgegangenen Verwaltungsbeamten zuwiderläuft und die Zivil- und Versorgungsan-

wärter (d. s. die direkt für den Beamten dienst Rekrutierten und Ex-Militärs) bei der Beförderung in höhere Stellen begünstigt.

Die Fachkenntnisse werden mehr und mehr in den Hintergrund gedrängt; dafür wird den Buch- und Schulkenntnissen immer grösserer Wert beigelegt.

Abgesehen von der Schädigung, die viele Beamte dabei erleiden, ist es noch von Bedeutung, dass den Eisenbahnern bescheidener Herkunft der Aufstieg in leitende Stellen versagt bleibt.

Die Spitzenstellen werden das Privilegium derjenigen, die, dank der bessergestellten Börse ihrer Eltern, höhere Schulbildung geniessen konnten. Neben diesem verkehrten sozialen Ergebnis führt die Politik der Reichsbahngesellschaft zu einer überhandnehmenden Bürokratisierung der Verwaltung. Die Aussenstellen werden überschwemmt mit Anweisungen und Forderungen statistischer Aufzeichnungen, aus denen deutlich hervorgeht, dass die leitenden Stellen die Betriebsvorgänge nicht kennen. Wirtschaftlich liegt die Beförderung von Praktikern in leitende Stellungen im Interesse des Unternehmens selber. Der heutigen Leitung der deutschen Reichsbahngesellschaft scheint mehr daran zu liegen, „proletarische“ Elemente aus dem Körper der höheren Beamten zu wehren.

Aktuell ist auch das Problem der Rechtsstellung des Personals. Das Personal der deutschen Reichsbahn steht teils im privatrechtlichen Arbeiterverhältnis, teils im öffentlichrechtlichen Beamtenverhältnis. Das deutsche Arbeitsrecht kennt aber auch noch das privatrechtliche Angestelltenverhältnis; bei der deutschen Reichsbahn stehen 329 im Angestelltenverhältnis.

Beamten-Anwärter, auch wenn sie Jahre lang Beamten dienst verrichten,

stehen im Arbeiterverhältnis. Die Beförderungskrisis und die Propaganda der auf Mitgliederwerbung bedachten Angestelltenverbände bewirken, dass eine Anzahl dieser „Beamtendiensttuer“ sich von der Ueberführung in das Angestelltenverhältnis eine Besserung ihrer Lage versprechen. Die Reichsbahngesellschaft weist die Ueberführung in das Angestelltenverhältnis nicht grundsätzlich ab, fügt aber hinzu, dass eine Ueberführung aus dem Angestelltenverhältnis in das Beamtenverhältnis nicht stattfinden wird. Die Konferenz entschied sich, unter dieser Bedingung auf das Angestelltenverhältnis zu verzichten. Die Verwaltungsbeamten der deutschen Reichsbahn wollen öffentlichrechtliche Beamte bleiben. Für den nichtdeutschen Beobachter der Konferenz ist dies ihr wichtigster Beschluss.

Wie anders nicht zu erwarten ist, wurde auch über Gehaltsfragen debattiert. Da die Besoldungen der Beamten bei der Reichsbahn hinter denen der Beamten anderer Reichsverwaltungen zurückgeblieben sind, gehen die Anstrengungen in der Richtung einer Angleichung. Die Betriebsassistenten, d. i. die Grundkategorie des Verwaltungspersonals, erhalten jetzt jährlich 1600—2400 R.M. Gehalt; das Maximum wird in zweijährlichen Erhöhungen von 90 R.M. (die letzte Erhöhung beträgt 80 R.M.) erreicht. Bei den Gehaltsätzen unter 2050 R.M. beträgt das Wohnungsgeld 258 R.M. in der billigsten und 636 R.M. in der teuersten Ortsklasse; bei dem Gehalt von 2140 R.M. bis zum Maximum erhalten die Betriebsassistenten ein Wohnungsgeld von 348 R.M. in der billigsten und 864 R.M. in der teuersten Ortsklasse. Nach der Besoldungsordnung für andere Reichsverwaltungen müsste das Gehalt der Betriebsassistenten 1700—2700 R.M. betragen. Aehnlich verhält es sich auch bei den übrigen Kategorien.

In der Frage der Arbeitszeit ist die Reichsbahngesellschaft zum Feind nicht nur ihrer eigenen Beamten, sondern aller Beamten des Reiches geworden. Wenn die Regierung in Beamtenangelegenheiten Massnahmen treffen will, kann sie natürlich nicht die 300.000 Beamten der Reichsbahn ausser Betracht lassen. In der Frage der Arbeitszeit zeigt die Reichsbahngesellschaft sich unversöhnlich und hat das Reichsarbeitsministerium daran gehindert, den Achtstundentag für die Beamten wiederherzustellen.

Ihrer mächtigen und reaktionären Brotherrin setzen die deutschen Reichsbahnbeamten eine keineswegs geschlossene gewerkschaftliche Front entgegen. Sie sind gespalten in ein neutrales, ein christliches und ein freigewerkschaftliches Lager. In wichtigen Fragen sind die Organisationen nicht einer Meinung. Während die freigewerkschaftliche Bewegung eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit der Beamten will, wollen die anderen Strömungen davon nichts wissen, „weil dadurch der Beamtencharak-

ter gefährdet wird“. Während die freigewerkschaftliche Bewegung den Aufstieg aus den unteren Gruppen in die leitenden Stellungen anstrebt, begünstigen die anderen Strömungen bewusst oder unbewusst die reaktionäre Politik der Gesellschaft, die alles tut, um demokratische Elemente aus den höheren Regionen fernzuhalten. In den Detailfragen des Alltags spielt sich diese organisato-

rische und moralische Zerrissenheit wieder.

Die in Köln versammelten Vertreter der demokratisch gesinnten Verwaltungsbeamten waren sich auch dessen bewusst. Ihre schwerste Aufgabe ist die der Bekämpfung tausender Kollegen zu den Grundsätzen der modernen gewerkschaftlichen und demokratischen Bewegung.

Die Arbeitszeit bei den australischen Eisenbahnen.

Die Eisenbahnkommissare der australischen Staaten beantragten beim Bundesschiedsgericht eine Abänderung der Arbeitszeitbestimmungen. Wie kaum anders zu erwarten, verlangen sie eine Verschlechterung der bestehenden Bestimmungen. Der australische Eisenbah-

nerverband hat daraufhin bereits heftigen Widerstand angekündigt.

Das Organ der Südaustralischen Sektion des Eisenbahnerverbandes macht folgende Gegenüberstellung der bestehenden Arbeitsverhältnisse und der Anträge des Kommissars für Südaustralien:

Jetzige Arbeitsverhältnisse:

44 Stunden pro Woche für viele Handwerker und ihre Gehilfen.
97 Stunden pro 14 Tage für das Bahnhofspersonal in den meisten ausserhalb der Stadtgebiete befindlichen Bahnhöfe.
38 Stunden pro Woche für Verwaltungsbeamte.

Arbeitszeit.

48 Stunden pro Woche.
108 Stunden, wenn der Kommissar es für nötig hält.
40 Stunden pro Woche.

Ruhezeit.

Für Fahrpersonal: 10—12 Stunden ausserhalb der Heimatstation.
Für alle Gruppen: 10—12 Stunden am Heimateort, je nach dem Dienst.

8 Stunden ausserhalb der Heimatstation.
10 Stunden am Heimateort, 8 Stunden bei Schichtwechsel am Heimateort.

Unterbrochene Schichten.

Wo durchführbar sollen nicht mehr als 2 Stunden Pausen in die Schicht fallen. Pausen von mehr als 2 Stunden Gesamtdauer sind nicht selten.
Es werden keine Zuschläge bezahlt.

Innerhalb der Stadtgebiete bis zu 5, ausserhalb bis zu 6 Stunden Pausen.
Bei einer Schichtdauer von mehr als 14 Stunden, ein Ueberstundenzuschlag von 25%.

Sonntagsdienst.

Lohnzuschläge von 50 oder 100%.

25% Zuschlag bis zu 12 Stunden; 50% für die folgenden Stunden. Kein Zuschlag, wenn eine am Samstag begonnene Schicht Sonntags endigt. Kein Zuschlag, wenn eine am Sonntag begonnene Schicht Montags endigt.

Mindestvergütung beim Sonntagsdienst.

Drei Stunden für einmalige, vier Stunden für zweimalige Dienstleistung.

Zwei Stunden ohne Sonntagszuschlag für die erste, drei Stunden ohne Zuschlag für die zweite Dienstleistung.

Ueberstunden.

50% Zuschlag für Werkstättenarbeiter, 25% für Fahrpersonal, 25% nach 12 und 50% nach 14 Dienststunden für Wächter.

Einheitlich 25% Zuschlag.

Fahrgastfahrten.

Die Fahrzeiten werden wie gewöhnliche Arbeitszeit bezahlt.
Innerhalb der Stadtgebiete werden Fahrgastfahrten nur dann als Arbeitszeit angerechnet, wenn der Dienst an einem vom gewöhnlichen Dienstort fünf Meilen (8 km) weit entfernten Ort aufgenommen wird.

Wenn durch Verkehrsmangel verursacht, keine Bezahlung. Innerhalb der Stadtgebiete sollen Fahrgastfahrten nur beim Dienstantritt an einem vom gewöhnlichen Dienstort sieben Meilen (11,2 km) weit entfernten Ort als Arbeitszeit angerechnet werden.

Gewährleistete Beschäftigung.

Dem Fahrpersonal werden 96 Stunden Beschäftigung in 14 Tagen garantiert.

Abschaffung dieser Bestimmung.

Louis Brunner, Mitglied des Zentralrates der I.T.F. von 1904-1914, 65 Jahre alt.



Am 4. März 1930 feierte ein Vorkämpfer der alten Garde der deutschen Eisenbahner seinen 65jährigen Geburtstag.

Bis 1916 waren die Eisenbahnergewerkschaften Deutschlands gezwungen, ein illegales Dasein zu fristen. Wenige Eisenbahner wagten es, ein Amt

in der illegalen Organisation zu bekleiden. Brunner, ein junger Angestellter der Krankenkasse der Hamburger Tabakarbeiter, stellte sich dem Eisenbahnverband zur Verfügung und füllte seine wenigen Mussestunden mit dem Amte des Kassierers aus. Die damalige Gewerkschaftskommission — der heutige Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund — appellierte ebenfalls an seine Mitarbeit.

Im Jahre 1899 wurden die Eisenbahner besonders schwer verfolgt. Der Vorsitzende der illegalen Organisation wanderte ins Gefängnis und Brunner trat an dessen Stelle. Der Redakteur des „Weckruf der Eisenbahner“ wurde ebenfalls verhaftet. Brunner besorgte die Redaktion der Zeitung, bis er in Jochade eine Hilfe fand.

Der Transportarbeiterverband, welcher eine weniger illegale Existenz führte, errichtete 1908 die Reichs-Sektion der Eisenbahner, deren Leitung Brunner anvertraut wurde. Weder die Plackereien der Verwaltungen, weder die Spitzereien, noch

die Scherereien der Polizei entmutigten ihn. Allem bot er die Stirn und bewältigte eine ungeheure Arbeit. Als mitten im Kriege die Legalität der Organisation erkämpft wurde, wurde aus dem Leiter der Eisenbahner-Sektion des Transportarbeiter-Verbandes einer der Gründer des heutigen Einheitsverbandes der Eisenbahner.

Ab 1904 wurde der Sitz der I. T. F. nach Deutschland verlegt. Brunner vertrat im Zentralrat — das Exekutivorgan der Vorkriegszeit — die deutschen Eisenbahner. Nirgends machte er halbe Arbeit und er erfüllte in der Internationale sein Amt mit mustergültiger Hingabe. Die Teilnehmer an Vorkriegskongressen werden sich dieses Delegierten erinnern, welcher wenig sprach, aber mit Feuer sagte, was er zu sagen hatte.

Die Jahre 1904 bis 1914 waren Jahre des Aufstiegs für die I. T. F. Brunner hat seinen Anteil an den Verdiensten der Pioniere dieser Zeit.

Obschon Brunner seit 1920 zu seiner alten Liebe, d. h. zum Gewerkschaftsbund, zurückgekehrt ist, vergessen die Alten der I. T. F. ihren Gefährten nicht. Die Jungen schliessen sich ihnen an, um diesem Vertreter der alten Generation noch viele Jahre bei bester Gesundheit zu wünschen.

Das frühere Mitglied des Zentralrates der I. T. F. möge an dieser Stelle den Ausdruck aufrichtiger Sympathie all derer finden, die das Werk, an dem er beteiligt war, fortgeführt haben und noch fortführen.

Anwärter sich mindestens ein halbes Jahr nach Absolvierung seiner Berufslehre noch in einer Elektromaschinenfabrik ausbilde. Die verlangte praktische Betätigung und weitere Ausbildung im Berufe wird also geteilt in ein halbes Jahr Lokomotivbau und ein halbes Jahr Betätigung auf dem elektrischen Gebiet.

Bevor er zum Fahrdienst zugelassen wird, hat er sich einer Prüfung zu unterziehen. Nach bestandener Prüfung wird er als provisorischer Lokomotivheizer oder -begleiter beschäftigt. Nach einem Jahre und nach Massgabe der Betriebsbedürfnisse erfolgt die definitive, ebenfalls von dem Bestehen einer Prüfung abhängige Ernennung zum Heizer oder Begleiter II. Klasse (Beamten).

Nach einigen Jahren (mindestens drei) ist die erste Lokomotivführerprüfung abzulegen.

Die Anstellung zum Führer erfolgt nach mindestens 150 Beschäftigungstagen im Führerdienst und wenn die Sicherheit besteht, dass er ständig als Führer verwendet werden kann. Bedingung für die Anstellung ist das Bestehen einer zweiten Lokomotivführerprüfung.

Gemäss den provisorischen Vorschriften geschieht die erste Anstellung noch in Klasse II. Die Beförderung vom Heizer oder Lokbegleiter II. Klasse zum Heizer oder Lokbegleiter I. Klasse und vom Führer II. Klasse zum Führer I. Klasse erfolgt automatisch nach drei Jahren.

Das *Lokomotivpersonal II. Klasse* (Heizer oder Lokbegleiter und Führer) soll aus dem Handlangerpersonal rekrutiert werden, das mit der Reinigung und Unterhaltung der Lokomotiven in Remisen und Betriebswerkstätten beschäftigt wird. Aber bis jetzt ist es nur vereinzelt vorgekommen, dass nichthandwerksmässig geschulte Bedienstete in den Lokomotivdienst hineingekommen sind. Daher hat sich für den Lokomotivdienst II. Klasse noch kein Rekrutierungs- und Ausbildungssystem geformt.

Alle Motorwagen werden von Lokomotivführern bedient.

Hinsichtlich der Vorbereitung auf die Prüfungen ist das Lokomotivpersonal in der Schweiz in der Hauptsache auf Selbstunterricht angewiesen. Die Verwaltung veranstalt weder Kurse noch Dienstunterricht. Der Verband sucht den einzelnen Kollegen durch Beschaffung der nötigen Lehrmittel und Vorschriften nach Möglichkeit an die Hand zu gehen. Ferner veröffentlicht die Organisation eine gediegene Vierteljahrsschrift, die „Technischen Mitteilungen“, als Beilage zur Verbandszeitung. Die Zeitschrift wird in den Kreisen des Lokomotivpersonals sehr geschätzt.

Beim Uebergang von der Dampftraktion zum elektrischen Betrieb ist nicht in allen Bezirken der Bundesbahnen genau gleich verfahren worden. In einem Bezirk wurde das Personal der Dampftraktion (Führer und Heizer) zu einem achttägigen Kurs eingeladen

Rekrutierung und Ausbildung des Lokomotivpersonals.

Schweiz.

Unter dem Vorwande, dass der Rangierbetrieb verbilligt werden müsse, hat die Eisenbahnverwaltung in den letzten Jahren den Lokomotivdienst geteilt in:

Klasse I, Liniendienst mit Führern I. Klasse und Heizern oder Lokbegleitern I. Klasse;

Klasse II, Rangierdienst mit Führern II. Klasse und Heizern oder Lokbegleitern II. Klasse.

Der Lokomotivdienst I. Klasse wird dem handwerklich geschulten Personal vorbehalten.

Der Lokomotivdienst II. Klasse soll mit nichthandwerksmässig vorgebildeten Bediensteten besetzt werden.

Das ist die Theorie.

In der Praxis des Augenblicks kommen in den Lokomotivdienst II. Klasse fast nur handwerksmässig vorgebildete Beamte. Zur Zeit ist es noch so, dass eine direkte Anstellung im Lokomotivdienst I. Klasse nicht erfolgt. Alle handwerksmässig vorgebildeten Lokomotivbeamten gehen vorläufig noch durch den Lokomotivdienst II. Klasse.

Die Trennung zwischen den zwei Dienstklassen ist also noch nicht vollständig. Die jetzige Vorschrift, wonach eine Anstellung in der II. Klasse der Anstellung in der I. Klasse vorausgehen muss, ist aber noch provisorisch.

Der Lokomotivbeamte I. Klasse hat in der Schweiz folgenden Ausbildungs- und Beförderungsgang:

Als Anwärter kommen junge Leute mit einer Berufslehre als Schlosser oder Mechaniker in Betracht. Die Berufslehre ist in der Schweiz gesetzlich geregelt und beträgt 3½—4 Jahre. Gewöhnlich haben die Anwärter Mittelschulbildung. Der Fahrdienstwärter hat sich im weiteren darüber auszuweisen, dass er während einem Jahre in der Montageabteilung einer Lokomotivbauwerkstätte oder in einer anderen Betriebs- oder Reparaturwerkstätte der Bundesbahnen selbst gearbeitet hat. Er muss also den Bau einer Lokomotive kennen.

Die Rekrutierung für die elektrische Traktion erfolgt in gleicher Weise wie für die Dampftraktion. Es wird aber von der Verwaltung gewünscht, dass der

Sechs Tage wurden dem theoretischen und zwei Tage dem praktischen Unterricht an Hand von Lokomotiven gewidmet. Nach diesem Unterricht wurde der instruierte Beamte auf der Fahrt noch während etwa zwei Tagen von einem Oberbeamten (Oberlokomotivführer) und während weitem 6—8 Tagen von einem eingeschulten Kollegen begleitet. In den zwei andern Bezirken dauerte die Instruktionszeit länger. Auch wurde in diesen Bezirken über die Kenntnisse der elektrischen Lokomotive usw. noch eine Prüfung abgenommen.

Zur Zeit besteht bei den Schweizerischen Bundesbahnen eine Beförderungskrise. Bei der Ernennung zum Führer I. Klasse hat der Lokomotivbeamte etwa 20 Dienstjahre hinter sich. Diese Krise entspringt einer in allen vorgeschrittenen Eisenbahnländern auftauchenden Erscheinung: eine bruske Einschrumpfung des Lokomotivparks in den Nachkriegsjahren. Ebensovienig wie anderswo wurde in der Schweiz eine vorausschauende Personalpolitik betrieben. In der Schweiz, ebensogut wie in anderen Ländern, wäre sie wahrscheinlich auch un möglich gewesen. Die Reihen der Anwärter wurden über die Bedürfnisse der Zukunft hinaus angefüllt. Ueber diese Krisis hilft nur der Faktor Zeit hinweg; allmählich schmilzt der Ueberschuss an beförderungsberechtigten Anwärtern weg, sodass die Zukunft eine Besserung der Beförderungsverhältnisse verspricht.

Eisenbahnverwaltungs- und Aufsichtspersonal.

I. (1. Fortsetzung).

Allgemeines über die Personalverhältnisse.

Spanien.

Das spanische Eisenbahnpersonal hat Dutzende Arbeitgeber; ein Drittel des Netzes ist in Händen von mehr als fünfzig kleineren Gesellschaften, während sechs grössere Gesellschaften sich in die zwei andern Drittel des Netzes teilen.

Das Personal ist bei jeder Gesellschaft ein anderes, weist aber im Vergleich zu den Rechtsverhältnissen der Arbeiter und Angestellten der Privatindustrie keinen wesentlichen Unterschied auf. Das Büropersonal, die Dienststellenleiter, die Zugbegleitbeamten, Lokomotivführer und -heizer, Werkführer, Werkmeister und Bahnmeister erhalten Jahresgehälter, die übrigen Bediensteten Tagelöhne. Die Bestimmungen über die Krankenfürsorge, die Pensionen und das Disziplinarwesen sind für alle Bediensteten einer Gesellschaft gleich.

Frankreich.

Die französischen Eisenbahnen sind alle Staatseigentum und gelten als öffentliche Betriebe, auch dann wenn sie an private Gesellschaften konzessioniert sind. (Es bestehen sieben grosse Netze, wovon fünf durch private Gesellschaften und zwei als Regien betrieben).



Lokomotivführer
MATHIAS

Zwei Helden der Lokomotive,

die bei einem Lokomotivunfall, als sie den gefährdeten Zug zum Stillstand brachten, schwer verletzt wurden.

Die belgische Sektion des „Carnegie Hero Fund“ zeichnete beide mit der goldenen Medaille aus und gewährte ihnen eine Barbelohnung.



Lokomotivheizer
GODIN

Der Arbeitsvertrag — auch der Staatsbahnbediensteten — hat privatrechtlichen Charakter. Jedoch besteht eine für alle Netze gemeinsame Personalordnung, in welcher die Regeln des öffentlichen Rechtes ziemlich stark zum Ausdruck kommen.

In der Personalordnung ist der Zwang zur Anerkennung der Gewerkschaften nicht ausdrücklich festgelegt. Hingegen sind in geheimer Wahl zu ernennende Personalvertretungen vorhanden, mit denen die Eisenbahnbehörden periodisch verhandeln müssen. Die Personalordnung selbst wurde von einer vom Ministerium für öffentliche Arbeiten eingesetzten paritätischen Kommission erlassen. In allen Angelegenheiten allgemeiner Art legen die Gewerkschaften das grösste Gewicht auf Verhandlungen mit dem Ministerium für öffentliche Arbeiten bzw. mit der Regierung, da diese über Mittel verfügen, ihren Willen bei den Gesellschaften und Staatsbahnverwaltungen weitgehend durchzusetzen.

Die Personalordnung teilt das Betriebs-, Bahnunterhaltungs-, Betriebswerk- und Verwaltungspersonal in 18 Besoldungsgruppen (nichtqualifizierte Arbeiter in Gruppe 1 und Ingenieure in Gruppe 18) ein, während für das Werkstätten- und Lokomotivpersonal je eine besondere Besoldungsordnung geschaffen wurde.

Grossbritannien.

Die Eisenbahnen Grossbritanniens befinden sich alle in den Händen privater Gesellschaften und alle Eisenbahner sind Arbeiter und Angestellte im Sinne des gemeinen Rechtes. Das Eisenbahngesetz zwingt die Arbeitgeber zur Anerkennung der Gewerkschaften und die gesamten Arbeitsbedingungen werden kollektivvertraglich geregelt. Das Vertragswesen in England weist gegenüber dem Vertragswesen auf dem Kontinent einen grossen Unterschied auf: die Arbeitsbedingungen sind Gegenstand zahlreicher Kollektivverträge. So sind zur Zeit in Geltung je ein besonderer Vertrag (oder als Vertrag geltender Schiedsspruch) für Stations- und Gütervorsteher und Beamte gleichen Ranges, männliche Bürobedienstete, weibliche Bürobedienstete, Ablöser im Betriebs- und Verkehrsdienst, Fahrmeister, Eisenbahnaufsichtsbeamte, Aufsichtsbeamte an eisenbahneigenen Docks, Aufsichtsbeamte auf eisenbahneigenen Schiffen, Wagenschreiber im *Railway Clearing House* (Verrechnungsstelle), subalternes Betriebs- und

Verkehrspersonal, Weichen- und Signalarbeiter, Betriebspersonal auf eisenbahneigenen Docks, Betriebspersonal der Pumpstationen, Schlafwagenschaffner, Rangierer. Eine Reihe Verträge regeln die Arbeitsbedingungen des Werkstättenpersonals. Wieder andere Verträge gelten für das Lokomotivpersonal. Einsetzung und Zuständigkeit der Personalvertretungen (*Negotiating bodies*) bilden Gegenstand besonderer Vereinbarungen. Streitigkeiten, die sich aus der Anwendung der Verträge ergeben, werden durch zusätzliche Vereinbarungen über die Auslegung beigelegt.

In der Regel enthalten die Vereinbarungen, im Gegensatz zu den im voraus zeitlich begrenzten Abmachungen — wie beispielweise die in den Jahren 1928 und 1929 vereinbarte Kürzung der Löhne und Gehälter — keine Bestimmungen über ihre Kündbarkeit.

Luxemburg.

Das gesamte luxemburgische Eisenbahnpersonal fällt grundsätzlich unter das Privatbeamtengesetz. Das Eisenbahngesetz vom Jahre 1920 ermächtigt jedoch die Regierung, die Anstellungs-, Arbeits-, Besoldungs- und Pensionsbedingungen zu regeln. Von diesem Recht Gebrauch machend, hat sie ein Personalstatut erlassen, welches sich wesentlich an die französische Personalordnung anlehnt.

Die im Personalstatut enthaltene Besoldungsordnung teilt das gesamte Personal in 13 Besoldungsgruppen (die ungelerten Arbeiter in Gruppe 1 und Betriebsingenieure in Gruppe 13).

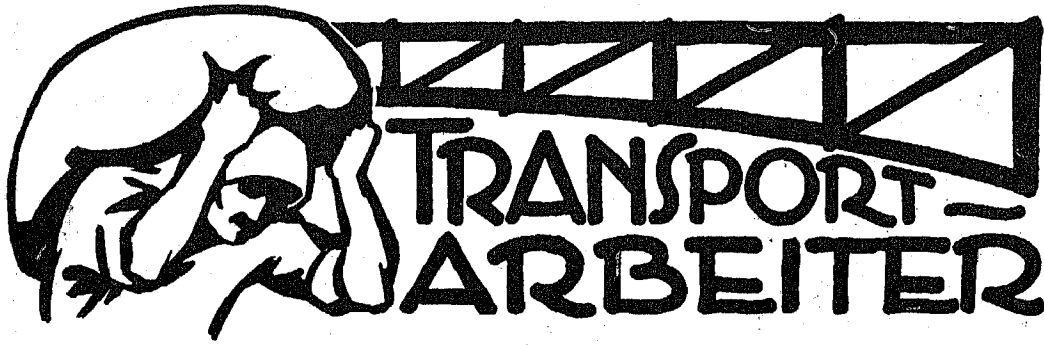
Abonnieren Sie sich auf die

„ANNALEN DER GEMEINWIRTSCHAFT“.

Internationale Rundschau in
Englisch, Französisch, Deutsch
und Spanisch.

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

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genf.



Rahmen- und Lohntarif für die Verkehrsarbeiter im Hafenbetrieb von Bristol (England).

Wegen eines Vertragsabschlusses für die im englischen Transportarbeiterverband organisierten Verkehrsarbeiter der Hafenbetriebsunternehmen von Bristol fanden vom April 1929 bis Januar 1930 Sitzungen des sog. Paritätischen Verhandlungs-Komitees statt. Der neue, am 1. Januar d. J. in Kraft getretene Arbeitsvertrag enthält eine Reihe interessanter Bestimmungen, weshalb wir ihn nachstehend wiedergeben:

Zweck. — 1. Zweck dieses Vertrages ist, dafür zu sorgen, dass:

- gegenseitige Zusammenarbeit zur Verbesserung der Arbeitsleistung und Zeiteinhaltung zustande kommt und Arbeitsstockungen vermieden werden;
- die Arbeit im Interesse einer schnellen Handhabung und Beförderung von Gütern in wirksamer Weise ausgeführt wird;
- das gute Einvernehmen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern gefördert wird.

Allgemeine Bestimmung. — 2. Dem Arbeitgeber ist es freigestellt, die ihm für seinen Gewerbebetrieb als am besten erscheinende Arbeitsmethode zu wählen, stets vorausgesetzt, dass er dabei nicht gegen diesen Vertrag verstösst.

Beilegung von Streitigkeiten. — 3. Es wird ein Gemischter Ausschuss (im nachstehenden „Ausschuss“ genannt) eingesetzt, der aus fünf Vertretern der Vereinigung*) und fünf Vertretern des Verbandes**) besteht. Fragen über folgende Punkte sind ihm zu unterbreiten:

- Auslegung dieses Vertrages,
- Änderung der Bestimmungen und/oder des Arbeitsverhältnisses;
- Forderungen oder Beschwerden der Arbeitgeber und Arbeitnehmer, die sich durch die Anwendung dieses Vertrages ergeben;
- Sonstige, das gegenseitige Wohlergehen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer betreffende Angelegenheiten.

4. Streitigkeiten oder Forderungen sind alsbald dem Sekretär des Ausschusses schriftlich zur Kenntnis zu bringen und Sitzungen erst nach mindestens 72 Stunden einzuberufen.

5. Falls sich das Komitee über einen Fall nicht einigen kann, kann der Streit auf Antrag einer Partei schiedsgerichtlich beigelegt werden.

6. Der Spruch des Komitees oder des Schlichters ist für beide Parteien bindend. Eine Arbeitseinstellung oder Aussperrung darf nicht erfolgen, wenn eine auf Grund dieser Bestimmungen noch zu behandelnde Arbeitsstreitigkeit im Gange ist.

7. Vorstehende Bestimmungen dürfen nicht so ausgelegt werden, als ob die Beamten der Vereinigung und des Verbandes verhindert seien, weniger wichtige Angelegenheiten nach Rücksprache mit den beteiligten Parteien zu erledigen.

Arbeitszeit. — 8. Abgrenzung. — Zur Regelung der Arbeitszeit und anderer sich daraus erge-

benden Angelegenheiten wird die Arbeit nach zwei verschiedenen Gesichtspunkten eingeteilt, nämlich:

Gruppe I. — Transporte mit Pferdegespann, Transporte durch mechanisch betriebene Fahrzeuge innerhalb der Stadtgrenzen.

Gruppe II. — Transporte durch mechanisch betriebene Fahrzeuge, ausserhalb der Stadtgrenzen.

9. **Gruppe I.** — Die normale Arbeitswoche beträgt 48 Stunden, ausschliesslich Essenspausen; jeder Arbeitgeber ist aber berechtigt, eine oder mehrere der nachfolgenden Arbeitsmethoden einzuführen:

Klasse A. — Montag bis Freitag 8½ Stunden im Tag, Samstag 5½ Stunden.

Die Arbeitszeit beginnt gewöhnlich um 7.30 vorm., nach vorheriger Vereinbarung zwischen der Vereinigung und dem Verband; es kann aber auch eine frühere oder spätere Arbeitsaufnahme festgesetzt werden.

Klasse B. — Montag bis Freitag 9½ Stunden im Tag, Samstag frei.

Klasse C. — Eine durchgehende *) Arbeitswoche von 48 Stunden.

Nicht mehr als 10 Stunden im Tag können an der 48-Stundenwoche in Anrechnung gebracht werden. Ueber 10 Stunden hinausgehende Arbeitszeit wird mit folgenden Sätzen entschädigt:

11. Stunde: mit einem Aufschlag von 25 %
weitere Stunden: „ „ „ 50 %

Die Arbeitgeber können ihren Stall- und ähnlichen Dienst auch durch Stalleute verrichten lassen, damit die Wagenführer ihre ganze Zeit mit Transportarbeiten ausfüllen können. Dieses Verfahren kann für die Klassen A, B und/oder C eingeführt und angewandt werden.

Die Vereinigung ist dafür verantwortlich, dass der Verband von dem durch jeden Arbeitgeber getroffenen Beschluss in Kenntnis gesetzt wird. Von Arbeitgebern, die es unterlassen, der Vereinigung ihren Beschluss mitzuteilen, wird angenommen, dass sie ihr Einverständnis zur Fortsetzung der bestehenden normalen Arbeitszeit gegeben haben (s. Klasse A). Kein Arbeitgeber hat das Recht, seine Methoden mehr als einmal in 12 aufeinanderfolgenden Monaten zu ändern.

Wo ein Arbeitgeber beschliesst, mehr als eine Methode anzuwenden, so geschieht dies nur unter der Voraussetzung, dass 2 Methoden nicht auf eine Arbeitsklasse angewandt werden; dies schliesst jedoch nicht aus, dass einzelne Arbeitnehmer von einer Arbeitsmethode zur anderen übergeführt werden.

10. **Gruppe II.** — Die normale Arbeitswoche besteht aus 48, durchgehend anzurechnenden Arbeitsstunden.

11. **Stalleute und Garagenarbeiter.** — Die 48-Stundenwoche wird auf 6 Tage verteilt und die eigentliche Arbeitszeit durch besondere Abmachung zwischen dem einzelnen Arbeitgeber und Arbeitnehmer vereinbart.

12. **Pause zur Einnahme des Mittagessens.** — Ausgenommen an Samstagen wird eine Stunde täglich zur Einnahme des Mittagessens freigegeben.

*) So zu verstehen, dass unregelmässig über die Woche verteilte Arbeitsstunden, sofern sie 10 Stunden täglich nicht überschreiten, auf die 48-Stundenwoche angerechnet werden.

Löhne. — 13. Erwachsene Arbeiter: Für die im Taglohn arbeitenden oder pro Tonne entlohten Arbeiter gelten folgende Mindestlohnsätze:

a) **Fahrzeuge mit Pferdegespann** pro Woche
Kutscher mit einem Pferd 57 sh. 0 d.
„ „ zwei Pferden 61 „ 6 „
„ „ drei 63 „ 6 „

b) **Benzin- und elektrisch betriebene Fahrzeuge.**
Führer
Ladefähigkeit: pro Woche
bis zu einer Tonne 58 sh. 0 d.
von 1 bis 2 Tonnen 65 „ 0 „
über 2 Tonnen 70 „ 0 „
Zugmaschinen 70 „ 0 „
Begleiter 63 „ 0 „

c) **Fahrzeuge mit Dampftrieb.**
Führer 70 „ 0 „
Begleiter 65 „ 0 „

d) **Stall- und Garagendienst.**
Stallmeistersknechte (für die Pferde-
pflege) 59 „ 0 „
Stalleute }
Fouragepersonal } 57 „ 0 „
Garagenarbeiter }

14. **Jugendliche Arbeiter.** — Für jugendliche Arbeiter gelten folgende Mindestlohnsätze:

pro Woche
Geschirrrungen 22 sh. 0 d.
Jungen von 14 bis 16 Jahren 22 „ 0 „
„ „ 16 „ 18 „ 25 „ 0 „
„ „ 18 „ 19 „ 34 „ 0 „
„ „ 19 „ 20 „ 42 „ 0 „
„ „ 20 „ 21 „ 48 „ 0 „

Die Erwachsenenlöhne werden ab dem 21. Lebensjahr, ferner auch jugendlichen Arbeitern unter diesem Alter, die mit gewöhnlich von Erwachsenen verrichteten Arbeiten beschäftigt werden, ausbezahlt.

15. **Gelegenheitsarbeiter (Aushilfen).** — Es werden folgende Zuschläge pro Tag oder Teil eines Tages bezahlt: für Erwachsene 8 d., für Jugendliche 3 d., für Geschirrrungen 3 d.

Auf eine ganze Arbeitswoche eingestellte Gelegenheitsarbeiter erhalten für diese Woche den Lohn für feste Arbeiter, vorausgesetzt dass ihnen bei der Arbeitsaufnahme die Beschäftigung während einer ganzen Woche garantiert wird.

16. **Zerteilung der Löhne.** — Zur Entlohnung von Arbeit mit Unterbrechungen wird die Woche eingeteilt in:

Gruppe I. Klasse A. — Unternehmer für Gemeinden. — Ein Sechstel des Wochenlohnes pro Tag
Sonstige Arbeitgeber. — Montag bis Freitag 8½ Stunden.

Samstag 5½ Stunden.
Klasse B. — Ein Fünftel des Wochenlohnes pro Tag.

Klasse C. — Fahrzeit.

Gruppe II. — Fahrzeit.

Ueberstunden. — 17. **Umschreibung.** — Ueber den normalen Arbeitstag und/oder die normale Arbeitswoche hinaus gearbeitete Zeit gilt als Mehrarbeit.

18. **Errechnung.** — Arbeit auf Grund einer durchgehenden Arbeitswoche. — In den ersten sechs Stunden: gewöhnlicher Lohnsatz; von der 7. bis zur 12. Stunde: 25 % Aufschlag; für weitere Stunden: 50 % Aufschlag. (S. auch Bestimmung zu 9, Klasse C.)

Andere Arbeit: In der ersten Stunde: gewöhnlicher Lohnsatz; in der zweiten und dritten Stunde: 25 % Aufschlag; für weitere Stunden: 100 % Aufschlag.

Von Samstag mitternacht bis Sonntag mitternacht. — Stalleute und Garagenarbeiter: 50 % Aufschlag; andere Gruppen: 100 % Aufschlag.

Autobegleiter. — 19. **Einstellungsbedingungen.** Auf allen Benzin- und elektrisch betriebenen Fahrzeugen mit einer Ladefähigkeit von über 3 Tonnen ist ein Begleiter mitzuführen.

20. **Ausnahmen.** Nach vorausgegangener Vereinbarung zwischen der Vereinigung und dem Verband sind folgende Ausnahmen von Bestimmung 19 zulässig:

a) Wenn das Fahrzeug beständig für leichte Ladungen verwendet wird;

*) Vereinigung der Hafenbetriebsunternehmer des Hafens von Bristol.

**) englischer Transportarbeiterverband.

b) Wenn der Führer keinerlei Verantwortung für irgend einen Teil des Ladens oder Entladens trägt.

N.B. Eine Ausnahme kann nicht gemacht werden, wenn eine Ladearbeiterkolonne bis an den Wagen ablefert und der Lastwagenführer das Beladen vornimmt.

Anhängewagen. — 21. Ein Begleiter muss mitgeführt werden.

„Tonnen“- (Akkord-)arbeit. — 22. Nach vorausgegangener Vereinbarung zwischen der Vereinigung und dem Verband ist es den Arbeitgebern freigestellt, das „Tonnen“- oder Prämien-Arbeits-system einzuführen oder zu ändern.

Allen auf Grund des „Tonnen“- oder Prämien-systems beschäftigten Arbeitern müssen die Mindestsätze der Tagelöhner für Tag- und Ueberstundenarbeit garantiert werden.

Beladen und Entladen. — 23. **Pflichten.** — Die Wagenführer und Begleiter sind verpflichtet, beim Beladen und Entladen ihrer eigenen oder anderer Fahrzeuge, die von ein und demselben Arbeitgeber gebraucht werden, zu helfen.

Beladen und Entladen der Stadtkais. — Wo auf Grund der Vorschriften Ladearbeiter erforderlich sind, müssen sie in voller Anzahl ausser den Führern und Begleitern beschäftigt werden.

Lasten. — 24. Die Last für ein Pferd darf nicht mehr als 3, diejenige für zwei Pferde nicht mehr als 6 Tonnen wiegen.

Sonderzuschläge. — 25. Kutscher und Kraftwagenführer, die nachstehende Güter befördern, haben Anspruch auf einen Sonderzuschlag von 1 d. für jede Stunde, die sie damit zubringen: Blanker Stacheldraht, Schwespat, pulverisierte Holzkohle (in einfachen Säcken), pulverisierte Walkerde, gelbe Erde (lose), nasse Häute (lose oder in Bündeln), Lampenschwarz, Bleiasche (in Säcken oder lose), gelöschter Kalk (in Säcken), Mais- und Reismehle, Ocker und Erze, (in Säcken oder lose), Phosphor (in Säcken oder lose), ausländisches Harz, Russ, Holzteer in Tonnen.

Forderungen auf Gewährung des Sonderzuschlages beim Transport anderer Güter werden auf dem Wege der Vereinbarung zwischen der Vereinigung und dem Verband erledigt.

Stalldienst. — 26. **Arbeit an Sonn- und Feiertagen.** — Stalldienst an Sonn- und gesetzlichen öffentlichen Feiertagen gehört zu den Obliegenheiten eines Kutschers. Diese Arbeit wird folgendermassen erschwärt:

Fütterung und Reinigung von 4 Pferden am Morgen 1 sh. 6 d., am Abend 1 sh. 6 d.

Diese Bestimmung gilt nur dann, wenn der Kutscher auch die Woche über für den Stalldienst verantwortlich ist (s. unter 9).

Urlaub. — 27. **Bankfeiertage, gesetzliche oder verkündete Feiertage.** — Bei Arbeitnehmern in einem festen Arbeitsverhältnis darf kein Lohnabzug für diese Feiertage erfolgen, ausser in Fällen, wo ein Arbeitnehmer ohne vorherige Einholung der Erlaubnis dazu auch am folgenden Tage von der Arbeit fernbleibt, es sei denn, dass dieses Fernbleiben auf Krankheit zurückzuführen ist.

Festangestellten wird, wenn sie an einem Feiertage arbeiten müssen, ein Extratagelohn ausbezahlt.

28. Jährlicher Ferienurlaub. — Alle in einem festen Arbeitsverhältnis stehenden Arbeitnehmer, die ununterbrochen (gleichgültig ob volle Beschäftigung oder Kurzarbeit vorliegt) 12 Monate lang — vom 1. April bis 31. März — gearbeitet haben, haben Anspruch auf eine Woche bezahlte Ferien.

Die Ferien müssen zwischen dem 1. April und dem 31. Oktober genommen werden.

Lösung des Arbeitsverhältnisses. — 29. Zur Lösung des Arbeitsverhältnisses muss der Arbeitgeber oder Arbeitnehmer am Lohnzahlungstage unter Einhaltung einer achttägigen Frist kündigen. Bei groben Vergehen oder schlechtem Betragen kann ein Arbeitnehmer mit sofortiger Wirkung entlassen werden.

Vertragsdauer. — 30. Der Vertrag gilt vom 1. Januar bis 31. Dezember 1930 und kann darnach mit sechsmonatlicher Frist schriftlich gekündigt werden.

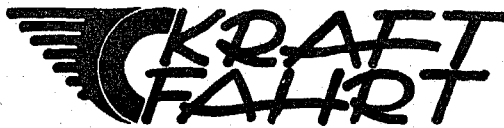
HAFENARBEITER

Die Internationalen Vorschriften für Hafendarbeiter.

Seit der Veröffentlichung unseres wie oben betitelten Artikels in der letzten Nummer sind weitere Mitteilungen über die Massnahmen unserer Mitgliedsverbände zur Förderung der Ratifizierung des Internationalen Uebereinkommens zum Schutze der Hafendarbeiter eingegangen.

In Schweden sind der in der Februar-Ausgabe erwähnte Entwurf über die Ratifizierung und zwei diesbezügliche Empfehlungen von der Regierung dem Parlament unterbreitet worden. In dem Entwurf, der nach Meinung unseres Verbandes angenommen wird, schlägt die Regierung die Ratifizierung des Uebereinkommens und der Empfehlungen vor, ausgenommen die Bestimmungen über die Gewichtsbezeichnung, da abgewartet werden soll, welche Haltung die anderen Länder dazu einnehmen.

Die Reichsfachgruppe „Hafenbetriebe“ des deutschen Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs teilte uns mit, dass sie sich in dieser Angelegenheit ebenfalls mit den zuständigen Behörden in Verbindung gesetzt habe. Das Uebereinkommen sei nach Angabe des Arbeitsministeriums den deutschen Landesregierungen zugesandt worden und das Reichsverkehrsministerium, dem die Angelegenheit ebenfalls zugeleitet worden sei, habe bis dahin noch nicht geantwortet. Das erstgenannte Ministerium hat ferner darauf hingewiesen, dass man auf dem Standpunkt stünde, dass man durch internationale Uebereinkommen zu stark gebunden sei und man bei dem vorliegenden Uebereinkommen aussenpolitische Komplikationen unerwünschter Art zwischen den Ländern befürchte, welche dasselbe ratifiziert oder nicht ratifiziert haben. Der Verband entgegnete darauf, dass er die Schwierigkeiten, welche das Ministerium erblickt, nicht als vorliegend erachte und hat ersucht, das Uebereinkommen so vorbereitet an den Reichstag zu bringen, dass eine Ratifizierung erfolgen kann. Die Regierungsstellen haben jetzt eine weitere Antwort gegen Ende des Monats in Aussicht gestellt.



10jähriges Jubiläum der Fachzeitschrift der deutschen Berufskraftfahrer.

Am 1. Februar 1920 erschien, nachdem auf der 3. Reichskonferenz der Berufskraftfahrer vom August 1919 der Zusammenschluss von 54 Verbänden und Vereinen zu einer Reichsabteilung des damaligen Deutschen Transportarbeiter-Verbandes beschlossen worden war, zum ersten Male ein fachtechnisches Organ

für die deutschen Berufskraftfahrer. Das Blatt hat, besonders nachdem auch die Fliegerkameraden in den Verband eintraten, sein Kleid wiederholt gewechselt. Heute heisst es: „Luft- und Kraftfahrt“ und wird in nicht weniger als 70 000 Exemplaren unter die Mitgliedschaft des „Reichsverbandes der Berufskraftfahrer“ in der vor kurzem gebildeten Grossorganisation des Personals der öffentlichen Betriebe und des Transport- und Verkehrsgewerbes verbreitet.

Zunehmender Omnibusverkehr in Polen.

Die Versuche der polnischen Regierung, in den letzten Jahren das Verkehrsnetz durch Bahnanlagen zu verbessern, waren nicht vollauf befriedigend, da zu grösseren Bahnbauten und vor allem zu Anschlussbahnen die Mittel fehlen. Dagegen kamen die neu gebauten Landstrassen von über 3500 km Länge dem Kraftomnibusverkehr zugute, der für weite Gebiete das einzig mögliche Verkehrsmittel darstellt. Wie stark dieses Verkehrsmittel in den Vordergrund getreten ist zeigt der Umstand, dass gegenüber etwa 8000 km Kraftfahrlinien i. J. 1926, im Jahre 1928 bereits über 20 000 km Omnibuslinien in Betrieb waren.

Kontrolle der Geschwindigkeit während der Fahrt.

Durch eine Ende vorigen Jahres von einer amerikanischen Kraftwagenfirma herausgebrachte Einrichtung wird dem Mangel an einer geeigneten Kontrolle der Geschwindigkeit über die Führer von Omnibussen — vor allem der auf Ueberlandstrecken fahrenden Wagen — abgeholfen. Die neue Einrichtung funktioniert so, dass vor dem Sitze des Führers, dicht über dessen Augenhöhe, in Blinklichtschrift die Warnung „Speed Limit“ (Geschwindigkeitsgrenze) erscheint, sobald die Fahrgeschwindigkeit nur noch 4 bis 5 km unter der festgesetzten Grenze liegt. Die erreichte Höchstgeschwindigkeit wird durch das Ertönen einer Hupe angezeigt. Allerdings ist bei dieser Kontrolle die Heranziehung der Fahrgäste zur Ueberwachung notwendig.

Kreisförmiger Autobushof in New-York.

Ein eigenartiger Autobushof ist in New-York in Betrieb genommen worden. Derselbe hat eine Kreisform und liegt etwa 2 m. unter der Strassenoberfläche im Kellergeschoss eines 23stöckigen Hotels. Um eine Drehscheibe von 10,7 m Durchmesser, mit einer Ein- und Ausfahrt, befinden sich 10 Autobusstände. Auf der einen Seite der Drehscheibe befindet sich ein Einsteigerraum, der zwei vom Warteraum her kommende Zugänge hat. Die Drehscheibe wird von einem zwischen zwei Ständen eingebauten Dienstraum aus überwacht. Die Stände liegen wie der Drehscheibenrand 10 cm unter dem Boden, sodass die Fahrgäste bequem einsteigen können. Die Entlüftung des Autobushofes erfolgt durch einen in den Einsteigerraum gebauten Luftschacht und die offene Ein- und Ausfahrt.

Der Weltbestand an Kraftwagen.

Anfang 1927 gab es 27,7 Mill. Personen- und Lastkraftwagen; im Jahre 1928: 29,5 Mill. und zu Beginn des Jahres 1929: 31,88 Mill., d. i. eine Zunahme um 4 174 000 Kraftwagen oder rund 15,1% in 2 Jahren. Die Personenkraftwagen erfuhren eine Vermehrung um rund 3,4 Mill. auf 27,15 Mill., während die Lastkraftwagen um 790 000 auf 4,73 Mill. anstiegen. 77% des Weltbestandes entfallen (mit 21,4 Mill. Personenkraftwagen und 3,1 Mill. Lastkraftwagen) auf die Vereinigten Staaten.

In Europa nimmt Grossbritannien mit 1 309 000 Kraftwagen die erste, Frankreich mit 1 088 000 Wagen die zweite und Deutschland mit 577 000 Wagen die dritte Stelle ein. In den beiden erstgenannten Ländern kommen 35 bzw. 38 Personen auf ein Kraftfahrzeug, in Deutschland aber 111 (i. J. 1928: 134) Personen. Zu den in der Entwicklung ihres Automobilverkehrs zurückstehenden Ländern — an der Bevölkerungszahl gemessen — gehören Italien und Japan, wo 218 bzw. 841 Einwohner auf ein Kraftfahrzeug kommen.

STRASSEN BAHNEN

Erfahrungen in Frankfurt (Main) mit einem Mailänder Triebwagen amerikanischer Bauart.

Bei einer Neuordnung ihres Netzes hat die Mailänder Strassenbahngesellschaft im letzten Jahre Triebwagen von amerikanischer Bauart in den Verkehr gebracht. Mailand hat als erste Stadt in Europa derartiger Grossraumtriebwagen verwendet, die durch die Abschaffung des Anhängewagenbetriebs grössere Ersparnisse gestatten und den wachsenden Verkehrsbedürfnissen mehr entsprechen. In England, wo auch das reine Triebwagensystem üblich ist, hat man die Leistungsfähigkeit durch den Bau von Doppeldeck-Grossraumwagen zu erhöhen versucht, in Mailand verwendet man aber die grossen Eindeck-Triebwagen (amerikanischer Bauart: Peter-Witt-System). Diese Wagen sind 13,50 m lang und haben 100 Personen (43 Sitz- und 57 Stehplätze) Fassungsvermögen. Die Einsteigtür befindet sich vorn beim Führer, die Aussteigtür in der Mitte des Wagens in der Nähe des festen Schaffnerstandortes, wo die Fahrgäste vor dem Verlassen des Wagens den Fahrpreis entrichten. Wenn alle Fahrgäste ausgestiegen sind, schliesst der Schaffner die Aussteigtüre und sobald sämtliche Türen geschlossen sind, setzt sich der Wagen in Bewegung. (An der Haltestelle werden die Türen geöffnet und der Fahrer stellt die Fahrkurbel auf Fahrt. Solange die Türen offen sind, ist der Fahrstrom unterbrochen, und mit dem Schliessen beider Türen wird er selbsttätig geschlossen.) Die Inbetriebstellung solch grosser Wagen hat in Mailand eine Gleisverlegung notwendig gemacht, um an den Krümmungen eine Berührungsfahrer auszuschliessen. Diese Umstellung ist zunächst nur auf zwei Linien erfolgt, wo zwei Versuchswagen der neuen Bauart in Betrieb genommen wurden. Nach den guten Resultaten mit den neuen Wagen ist man allmählich auch zu deren Einführung auf anderen Linien geschritten.

In Anbetracht dieser befriedigenden Resultate in Mailand und der Vorteile, welche der reine Strassenbahn-Triebwagenverkehr mit Grossraumwagen vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit, der Annehmlichkeit für den Fahrgast und das Fahrpersonal bietet, hielt man es in Deutschland für interessant, vor der endgültigen Einführung eines solchen Wagens Versuche damit anzustellen. Mailand hat einen sehr einfachen Einheitstarif; in Deutschland haben aber viele Städte bedeutend kompliziertere Tarife. Die Stadt Frankfurt schien für diese Versuche deswegen besonders geeignet, weil dort an Werktagen von 9—12 Uhr und an Sonntagen bis 12 Uhr mittags ein Einheitstarif mit Umsteigeberechtigung und in der übrigen Zeit ein Zonentarif besteht.

Vor einigen Monaten hat nun die Mailänder Strassenbahngesellschaft einen ihrer neuen Wagen der Stadt Frankfurt leihweise überlassen, damit diese Versuche damit anstellen könne. In der deutschen Zeitschrift „Verkehrstechnik“ vom 3. Januar 1930 berichtet Dr. Ing. Kremer, einer der Direktoren der Frankfurter Stadt. Strassenbahn über das Ergebnis dieser Versuche und die Schlussfolgerungen, zu denen sie Veranlassung geben. Es hat sich herausgestellt, dass die Bedienung des Mailänder Wagens bei Einheitstarif mit Umsteigeberechtigung durch einen Schaffner möglich ist, dass jedoch in der Zeit, wo der Zonentarif gilt, zwei Schaffner erforderlich sind. Da auch grosser Wert auf die den neuartigen Wagentyp benutzenden Fahrgäste gelegt wurde, hat man in Mailänder Wagen einen Fragebogen verteilt. Das Interesse des Publikums wurde durch die zahlreichen Antworten zum Ausdruck gebracht. Mehr als 90% der Fahrgäste, die geantwortet hatten, waren der Ansicht, dass der neue Wagentyp als eine Verbesserung anzusehen sei; es fehlte natürlich auch nicht an Bemängelungen, so über die Bequemlichkeit der Sitze, die Fenster etc.

Die Schlussfolgerungen scheinen also günstig zu sein. Der Vorteil, den die Unternehmer hauptsächlich in diesen neuen Wagen erblicken ist der, dass Ersparnisse gemacht werden können durch eine Verminderung der Anzahl Bediensteten im Verhältnis zu derjenigen der beförderten Fahrgäste. Mit dem neuen Probewagen wird allerdings eine Verlegung der Schienen und damit eine erhöhte Ausgabe notwendig; dieser Nachteil kann aber in Städten mit geringerem Verkehr dadurch behoben werden, dass man Wagen der selben Bauart, jedoch nicht länger als 10 bis 11 m, oder Gelenkwagen, bestehend aus zwei oder drei beweglichen, durch Plattformen miteinander verbundenen Teilen, in den Verkehr bringt.

BINNEN SCHIFFFAHRT

Unterricht an Kinder von Binnenschiffern.

In vielen Ländern des europäischen Festlandes, ebenso in England, spielen die alten Wasserwege auch weiterhin eine wichtige Rolle im Verkehrsleben. In diesen Ländern hat sich eine Bevölkerungsschicht herausgebildet, welche ihr Brot in diesem Transportzweig verdient. In der Regel wohnen die Schiffer mit ihrer Familie an Bord von Kanal- und Flussbooten, denn ihr Einkommen ist meistens so niedrig, dass sie sich keinen festen Wohnsitz an Land erlauben können. Die Familie ist deshalb gezwungen, mit dem Kahn von Ort zu Ort, von Stadt zu Stadt zu fahren. Die Fa-

milien sind oft sehr kinderreich und die Raumverhältnisse an Bord recht beschränkt. Man wird daher leicht verstehen, dass die hygienischen Verhältnisse sehr viel zu wünschen übrig lassen. Vielfach haben die Kinder nicht die nötige Pflege; die Eltern haben weder Zeit noch Möglichkeit dazu und noch ganz jung werden sie zur Arbeit an Bord herangezogen.

Der Unterricht für die schulpflichtigen Kinder ist ein schwer zu lösendes Problem. Oft gehen sie überhaupt nicht in die Schule. Den Schulbehörden fehlt es in dieser Beziehung an der nötigen Energie und trotz der Einführung der allgemeinen Schulpflicht kommen in bezug auf diese Kinder noch viele Unregelmässigkeiten vor. Mancher Versuch ist unternommen worden, um diese Frage durch private Initiative zu lösen. Man hat für die Kinder, welche das schulpflichtige Alter erreicht haben, Internate eingerichtet; man hat Kassen und Schulen für Schifferkinder gegründet. In Holland vor allem ist auf diesem Gebiet viel erreicht worden. Hier hat man eine Kasse für Unterrichtszwecke, deren Leitung sich auch um die Unterrichtung der Kinder selbst bekümmert. Die Kasse gibt ihre eigenen Lehrbücher heraus; unter ihrer Leitung stehen 18 Schulen, die nach ein und demselben Programm und im selben Tempo arbeiten. Befindet sich z. B. ein Schüler an einem Tage in Amsterdam, dann geht er in die Schule für Schifferkinder und anderntags kann er die Schule in einer andern Stadt besuchen. Durch diesen Unterricht, dessen grosser Wert nicht bestritten werden kann, werden leider die meisten Kinder nicht erfasst. In Holland gibt es über 10 000 Schifferkinder im schulpflichtigen Alter, wovon im letzten Jahre nur 2 000 die Schule besucht haben. Ueber 4/5 der Kinder haben also keinen ordentlichen Schulunterricht.

In England ist die Frage sehr aktuell. Die Arbeiterregierung hat sich eingehend mit ihr befasst und im Parlament einen Gesetzentwurf eingereicht, wonach Kindern unter 15 Jahren verboten werden soll, an Bord der Binnenschiffe zu wohnen. Der Entwurf ist in erster und zweiter Lesung bereits genehmigt worden und wahrscheinlich wird sich auch in dritter Lesung eine Mehrheit für ihn ergeben. Obgleich diese Massnahme recht radikal scheint, halten wir sie für gut. Hier hat man das einzig wirksame Mittel, um den Schulbesuch der Kinder zu kontrollieren, denn wenn der Entwurf angenommen wird, werden die Kinder der Binnenschiffer die selben Schulen besuchen wie die übrigen Kinder. Gleichzeitig würde der Kinderarbeit auf Schiffen ein Ziel gesetzt und zudem könnten die meisten der Kinder in besseren hygienischen Verhältnissen leben als dies bisher der Fall war. Wäre dieses Beispiel der englischen Regierung für die an dieser Frage interessierten anderen Regierungen nicht nachahmenswert?

SEELEUTE

Wie die italienische Seemanns-Föderation faszistisch wurde.

Zufolge der Debatten in der letzten Internationalen Arbeitskonferenz vom Oktober 1929 in Genf und eines Antrages der Arbeitergruppe, das Mandat des italienischen sog. Arbeiterdelegierten nicht anzuerkennen, schrieb unser Generalratsmitglied Sardelli in dem antifaschistischen Blatt „Rinascita Socialista“ einen Artikel, worin er beschreibt, auf welche Weise die selbständige Seemannsorganisation von der faszistischen Regierung vernichtet, ihr Vermögen beschlagnahmt und die italienischen Seeleute gezwungen wurden, der faszistischen Gewerkschaft beizustehen. Nachstehend geben wir den Teil von Sardellis Artikel wieder, in dem die damaligen Ereignisse geschildert werden. Kommentar überflüssig!

„Da er die Ersuchen d'Annunzios, der als geistiger Vater der Seemannsorganisation betrachtet wurde, nicht abschlagen konnte, hat schliesslich der ans Ruder gelangte Mussolini den Seeleuten durch ein Schifffahrtsgesetz eine Art Koalitionsfreiheit gewährt unter Berufung auf ein früheres Kompromiss (August 1922), dass den Seeleuten für den schwersten Moment im italienischen Bürgerkrieg verbürgte, in keiner Weise unterdrückt zu werden.

Als die nationalistischen Reeder wegen dieses Kompromisses in grösste Wut geraten waren, versuchte man, das Sinnbild durch eine Strafexpedition, die gegen den nach San-Marino verbannten Seeleutesekretär am 7. September 1922 unternommen wurde, zu vernichten. Die von wohlbekannten Personen aus Rom und Genua veranstaltete Expedition konnte trotz zahlreicher Erschiessungen und der Zerstörung vieler Bauernhäuser ihr Ziel nicht erreichen, denn der Sekretär von Kapitän Giuletti konnte Deckung finden. Dann wurde die „Korporation“ errichtet, sie führte aber ein solch jämmerliches Dasein, dass nach Unterzeichnung des Schifffahrtsgesetzes Mussolini einen Befehl herausgab, in dem es u. a. wörtlich hiess:

„Ich befehle die sofortige Auflösung der Seemannsgewerkschaft und die Rückkehr ihrer Mitglieder zu der Föderation der Arbeiter auf See, die von heute an die einzige vom Faschismus anerkannte Föderation ist.“

Die Reeder haben darauf nochmals ohne Erfolg, jedoch nicht ohne Anwendung von Gewalt versucht, eine Gegenorganisation zu gründen; am 20. und 23. September 1923 sind ausgesprochen nationalistische Elemente in

das Volkshaus in Genua eingefallen und haben dasselbe zerstört. Darauf wurden die Seeleute eingeschüchert und Drohungen gegen sie ausgesprochen.

D'Annunzio telegraphierte dem Ministerpräsidenten:

„Ich glaube, dass es einstweilen gerecht und nützlich wäre, dem Präfekten von Genua Anweisungen zu erteilen, damit die fortwährenden, mit allen Mitteln zur Irreführung der öffentlichen Meinung (es ist versucht worden, eine Spaltung unter den Seeleuten hervorzurufen) hervorgerufenen Kundgebungen unterbleiben.

Mussolini verbot die Polemiken über die Seemannsangelegenheit und Rossoni missbilligte die Spaltung in einer amtlichen Bekanntmachung.

Am 2. Januar 1924 unternahm ein Trupp bestochener Meuchelmörder, die mit gewissen Verrätern unter einer Decke steckten, einen rohen Angriff auf das Seemannshaus, zu dem Zwecke, mit einem einzigen Schläge den Sekretär und die Seemanns-Föderation aus der Welt zu schaffen. Angesichts dieses Unrechtes, welches die Mörder den Mut hatten, in seinem Namen zu begehen, telegraphierte Gabriele d'Annunzio dem Verkehrsminister Ciani das Folgende: „Mein Gewissen verbietet es mir, einem Führer und freiwilligen Seemann, einen Beschluss als rechtskräftig zu betrachten, der von wenigen Mitgliedern in einer unruhigen, von bewaffneten Leuten unterbrochenen Versammlung gefasst wurde, von solchen Leuten, welche in meinem Namen einen solch verwerflichen Beschluss zu rechtfertigen wagten. Unter diesen Umständen betrachte ich die Ernennung zweier Kommissare als ungesetzlich und Du weisst, wie leicht es für mich ist, die wirkliche Ursache dieser nach den Fehlschlägen eines so langen und so traurigen Kampfes ergangenen Herausforderung zu erraten.

Ich verlange vom Regierungspräsidenten die Einberufung einer neuen, endgültigen Versammlung, damit die Verbandsmitglieder ganz offen ihre Meinung zu den jüngsten Vorkommnissen sagen können und ich verlange, dass mir und meinen Seeleuten die Möglichkeit einer offenen und freien Abstimmung, unbehindert durch jeglichen Eingriff und jeglichen Betrug von Eindringlingen gegeben wird.“

Der Bitte des Poeten wurde, unnötig, es zu sagen, weder in jenem Moment noch später je entsprochen.

Im August 1925 wurde von der nationalistischen Presse nochmals mit grossem Lärm die Neugründung der faszistischen Seemannsorganisation angekündigt.

Diese neue Gewerkschaft nahm hartnäckig das Monopol der Organisation der Seeleute für sich in Anspruch.

In dieser ganzen Zeit hingen an Bord die Drohung mit der Entlassung und die berühmten „schwarzen Listen“ wie ewige Damoklesschwerter über den Köpfen der ihrer alten Organisation treu gebliebenen Seeleute. Sie stehen vor der Alternative: entweder sich ans Land setzen zu lassen oder nochmals in die kaudinischen Pässe zu gehen.“

Ladelinienkonferenz.

Die Notwendigkeit der Schaffung einer internationalen Uebereinkunft betreffend die Ladelinien an Schiffen macht sich schon seit langem geltend. Die Seeschifffahrt hat gegenwärtig grosse Schwierigkeiten in dieser Hinsicht durchzumachen, da man beim Beladen der Schiffe den Verhältnissen im Bestimmungslande Rechnung tragen muss. In England kommt es oft vor, dass ausländischen Kapitänen Geldstrafen auferlegt werden, weil ihr Fahrzeug zu schwer beladen war. Diese Schwierigkeiten erwachsen natürlich in erster Linie den Reedern; doch auch die Seeleute haben grosses Interesse am Erlass von Bestimmungen über die Ladelinien. Der Zweck der Ladelinien ist tatsächlich, zu verhindern, dass Fahrzeuge so tief beladen werden, dass Menschenleben oder Eigentum in Gefahr kommen. Die Seemannssektion der I.T.F. hat sich auch früher schon mit dieser Frage beschäftigt. In dem auf der Internationalen Seemannskonferenz vom Jahre 1923 in London aufgestellten Programm wurde u. a. eine einheitliche Regelung der Bestimmungen über Freibord gefordert.

Um eine Lösung des Problems herbeizuführen, hat sich jetzt die englische Regierung veranlasst gesehen, die übrigen Regierungen zu einer Ladelinienkonferenz einzuladen. Die Konferenz wird in London abgehalten und am 20. Mai d. J. eröffnet werden. Man rechnet mit einer 48wöchigen Dauer. Selbstverständlich ist den I.T.F.-Organisationen daran gelegen, auf dieser Konferenz vertreten zu sein und zu diesem Zwecke sind in allen angeschlossenen Ländern Massnahmen getroffen worden. Wir können mitteilen, dass als erstes Resultat dieser Schritte die dänische Regierung den Kollegen Peter Back als Vertreter der dänischen Seeleute auf der Konferenz in London angewiesen hat.

Als weiterer Beweis für das grosse Interesse, das dieser Frage entgegengebracht wird, sei erwähnt, dass die holländische Regierung die Einsetzung einer Kommission zur Ausarbeitung von Vorschlägen für die Londoner Konferenz beschlossen hat. Kollege Brautigam, Vorsitzender des holländischen Transportarbeiterverbandes, ist bereits in diese Kommission gewählt worden.

Manifest der Internationalen Transportarbeiter-Föderation an die Seeleute!

Kameraden!

Die Internationale Arbeitskonferenz vom Oktober 1929 in Genf, welche sich ausschliesslich mit den die Arbeits- und Lebensverhältnisse der Schiffsleute betreffenden Problemen beschäftigte, fasste u. a. den wichtigen Beschluss, auf die Tagesordnung der nächsten Arbeitskonferenz, die voraussichtlich Ende dieses oder in der ersten Hälfte des Jahres 1931 stattfinden wird, die Schaffung eines internationalen Uebereinkommens zu setzen, wodurch:

die Höchstarbeitszeit für alle, die auf See fahren
international festgesetzt und geregelt wird.

Dieser Beschluss der letzten Arbeitskonferenz ist das Ergebnis jahrelanger, stetiger und rastloser Arbeit der beiden Internationalen der Schiffsoffiziere und Seeleute, vor allem aber das Ergebnis der einträchtigen Zusammenarbeit und gegenseitigen Unterstützung der von beiden Internationalen zur Arbeitskonferenz entsandten Delegierten. Einzig und allein diesem Umstande ist es zu verdanken, dass der Grundsatz, *alle Schiffsleute in das bereits im Entwurf vorliegende Uebereinkommen einzubeziehen*, anerkannt wurde.

Jetzt gilt es, dafür zu sorgen, dass die zu schaffende Arbeitszeitregelung eine gute Regelung wird, dass sie den Wünschen und Forderungen der Schiffsleute entspricht. Es kommt jetzt darauf an, dafür zu sorgen, dass der anfängliche Erfolg ein endgültiger wird und dass, wenigstens was die Regelung seiner Arbeitszeit betrifft, der Schiffsmann nicht mehr länger hinter dem Arbeitnehmer an Land zurücksteht.

Kameraden! Was bis jetzt erreicht wurde, wurde

durch Organisation
erreicht.

Die spanischen Seeleute.

Aus tiefstem Herzen sende ich der Seemannswelt meine Grüsse. Der Vorschlag, unsere zur See fahrenden Kameraden im Fernen Osten zu organisieren, ist ausgezeichnet. Doch in Europa gibt es einen Winkel, Spanien, wo die Transportarbeiter auf einen ähnlichen Lebensstandard herabgedrückt worden sind wie ihre Arbeitsbrüder auf der anderen Erdenhälfte, welche die I. T. F. organisiert, denen sie das Licht der Wahrheit, das neue Evangelium des Rechtes bringen will. In Spanien waren die Seeleute noch bis vor kurzem mit Heuern von 50 bis 100 Peseten im Monat — manche Reeder mustern sogar Leute als Volontäre (ohne Vergütung) an — auf die niedrigste Stufe des Verfalls gesunken.

Glücklicherweise bessern sich die Ver-

Durch den Zusammenschluss in der zuständigen Gewerkschaft jedes Landes, durch internationalen Zusammenschluss dieser einzelstaatlichen in den beiden, für dieses Ziel zusammenarbeitenden internationalen Organisationen der Schiffsoffiziere in der Handelsmarine und der Seeleute konnte das Problem zur Behandlung gebracht werden. Nur durch Organisation und Verstärkung dieser Organisationen können wir die Forderung verwirklichen. Die Entscheidung liegt jetzt bei Euch.

Kameraden!

Wir rufen Euch, die Ihr bereits Mitglied Eurer Gewerkschaft seid, auf, von Stund' an eifrige Propagandisten unter Euern noch nicht organisierten Arbeitsbrüdern zu werden. Sorgt dafür, dass auch sie sich anschliessen.

Wir rufen Euch, die Ihr noch ausserhalb der Reihen der organisierten Schiffsleute steht, auf, zu uns zu kommen und Mitglied der für Euch in Betracht kommenden Organisation Eures Landes zu werden. Ihr verlangt nicht weniger als wir: dass Eurer unregelmässigen und viel zu langen Arbeitszeit ein Ende gemacht wird. Helft deshalb mit, dieses Ziel zu erreichen. Organisiert Euch! Denn nur gemeinsam werden wir den Einfluss und die Kraft erlangen, die nötig sind, um die vielen Hindernisse und Schwierigkeiten zu überwinden, die noch den Weg versperren zur Erreichung Eures und unseres Zieles:

der gesetzliche Achtstundentag für alle Schiffsleute!

Internationale Transportarbeiter-Föderation, Seeleute-Sektion,

J. HENSON, Vorsitzender.—
E. FIMMEN, Sekretär.

Ein gleichlautendes Manifest wird auch von der Internationalen Vereinigung der Schiffsoffiziere in der Handelsmarine verbreitet.

hältnisse allmählich; der Horizont hellt sich auf, das goldene Morgenrot bricht an. Die Seeleute wenden sich *La Naval*, der Gewerkschaft zu, über welche ich den Vorsitz zu führen die Ehre habe. Was einst nur leerer Traum schien, wird nach und nach latente Wirklichkeit und sich in naher Zukunft zu einer mächtigen Landesföderation entwickeln. *La Naval* zeigt ihren Bekehrungseifer durch verschiedene Ortsgruppen, die von dem gemeinsamen Ziele, die in geistiger Hinsicht zerstreuten und führerlosen Seeleute zu einer einheitlichen Aktion mit den übrigen Arbeitern zusammenzubringen, beseelt sind. Und unsere Hoffnung ist, dass sich diese Kerne zu unabhängigen Gruppen entwickeln, die das Fundament zu unserer künftigen Föderation bilden werden.

Schwer ist der Kampf, den die Seeleute

in unserem Lande zu führen haben; wir kennen keinen andern, der einen solchen Heldenmut erfordert. Sie haben einen Kampf auszufechten mit einer allmächtigen Gruppe kapitalistischer Reeder, die mit den Behörden einträchtig zusammenarbeiten durch Vereinigungen, welche die schlimmsten Merkmale ihrer Klasse tragen, eine offene reaktionäre Politik verfolgen und sich auf die Schein-Sozialgesetzgebung stützen, die geschaffen wurde, um die ausgebeuteten Seeleute zu täuschen. Wir hoffen und warten aber auf die Rettung durch die I. T. F., welche die Seeleute der ganzen Welt mit dem starken, uns den Sieg von Morgen verheissenden Bande der Solidarität, zusammenhält.

Ramón Barrós,
Vorsitzender der „La Naval“,
Barcelona.



Esperanto auf dem Marsche.

Der Kongress der Sozialdemokratischen Partei Finnlands (26. Januar bis 1. Februar 1930) nahm folgende Resolution an:

1. Der Parteikongress fordert die gesamte Parteipresse auf, mehr als bisher die Idee der Internationalen Sprache zu propagieren und die Arbeiterschaft über die Fortschritte der Esperantobewegung zu informieren.

2. Der Parteikongress beauftragt den Sozialdemokratischen Klub im Parlament, die Einführung des Esperanto in die Mittelschulen als Freifach zu erwirken; die verschiedenen Institutionen der Partei werden beauftragt, die Aufnahme des Esperanto in den Lehrplan der Parteischulen zu erwägen.

(Arbeiter-Esperantist)

Esperanto und Wissenschaft.

Dem Ingenieur-Weltkongress in Tokio, der vom 28. Oktober bis zum 7. November 1929 tagte, legte der japanische Ministerialreferent Ossaka eine Abhandlung über „Neue Eisenbahnwagen in Japan“ in Esperanto mit kurzer Zusammenfassung in Englisch vor. Von japanischen Aerzten sind bisher 22, von japanischen Wissenschaftlern, Juristen, Ingenieuren zusammen 19 Veröffentlichungen in Esperanto erschienen. Diese Zahlen werden in der Abhandlung mitgeteilt, die die Japaner Takuma Minada und Kunitaro Takahshi dem genannten Kongress vorlegten und die für ähnliche internationale Veranstaltungen den Gebrauch des Esperanto fordert.

An der Technischen Hochschule in Wien wurde als Lektor für Esperanto Landesschulinspektor Hofrat Dr. Franz Wollmann, Direktor der Staatsprüfungskommission für Esperanto, vom Bundesministerium für Unterricht neu bestellt.

Messen und Esperanto.

Folgende Messen gaben in den letzten Jahren Werbeschriften in Esperanto heraus: Budapest, Reichenberg, Prag, Frankfurt a. Main, Lyon, Paris, Leipzig, Milano, Córdoba, Bordeaux, Barcelona, Basel, Ljubljana, Triest, Breslau, Helsingfors, Wien, Malmö, Valencia und Zagreb.

(Arbeiter-Esperantist)

Esperanto für die Strassenbahner.

Die Direktion der Stockholmer Strassenbahn veranstaltet für ihr Personal 6 Esperantokurse. Die Telegraphenverwaltung macht dasselbe für ihr Büropersonal.