

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

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

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

AUS DEM INHALT:

Ein wirklicher und wirksamer In- ternationaler Gewerkschaftsbund . . .	38
Eisenbahner: Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und die I. T. F.	39
Die Gewerkschaft Polnischer Loko- motivführer in der I. T. F.	41
Rekrutierung und Ausbildung des Lokomotivpersonals	42
Eisenbahner von Nordafrika	43
Die Sicherheit in der Bahnunter- haltung	44
Hafenarbeiter: Extra Lohn- und Akkordsätze für Hafenarbeiter	45
Die Internationalen Vorschriften für Hafenarbeiter	46
Kraftfahrt: Tagung der Berufs- kraftfahrer im holländischen Trans- portarbeiterverband	47
Strassenbahnen: Die gewerk- schaftliche Organisation und die Arbeitsbedingungen der Strassen- bahner Rigas	47
Seeleute: Soziale Zustände auf Tri- nidad	48
Neuer Tarifvertrag in der norwegi- schen Küstenschifffahrt	48
Esperanto	48



Proletarier Aller Länder Vereinigt Euch!

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.

Eingegangene Beiträge:

1928.

Ungarische Strassenbahner fl. 15,—

1929.

Belgische Eisenbahner " 54,54

Französische Transportarbeiter " 201,29

Polnische Eisenbahner " 1 650,—

1930.

Belgische Strassenbahner " 173,60

" Eisenbahner " 782,10

Bulgarische " 243,60

Deutsche " 3 780,—

Finnische " 40,23

Englische (N. U. R.) " 12 444,—

" Eisenbahnangestellte (R.C.A.) £ 67. 10.10

Lettländische Seeleute fl. 17,16

Luxemburgische Eisenbahner " 300,—

Norwegische Lokomotivführer " 90,—

Oesterreichische Eisenbahner " 512,56

" Transportarbeiter " 2 466,90

Polnische Eisenbahner " 750,—

" Lokomotivführer " 120,—

Tschechische Eisenbahner („Unie“) " 2 497,48

" Transportarbeiter " 372,84

Schwedische Eisenbahner " 2 174,76

" Transportarbeiter " 1 465,26

Schweizerische " 227,14

Kanadische Eisenbahnangestellte " 447,23

Seeleute in Bombay (Britisch-Indien) " 45,—

Japanische Seeleute " 1 509,74

Kongresse.

I. T. F. — 22. bis einschl. 27. September, London.

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

Föderation der Lokomotivführer in der Tschechoslowakei. — 20. Mai in Prag.

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

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

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

Schweizerischer Transportarbeiter-Verband. — 14. bis 16. Juni in Basel.

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.

Ein wirklicher und wirksamer Internationaler Gewerkschaftsbund

Von C. T. CRAMP, Vorsitzender der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Das Exekutivkomitee der I.T.F. hat einstimmig beschlossen, dem nächsten Kongresse des Internationalen Gewerkschaftsbundes die Durchführung einer Untersuchung über die Möglichkeit des Neuaufbaues dieses Bundes auf den internationalen Berufssekretariaten statt auf den gewerkschaftlichen Landeszentralen vorzuschlagen.

Das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat beschlossen, dem nächsten dreijährlichen Kongress des Internationalen Gewerkschaftsbundes, der im Juli d. J. in Stockholm stattfinden wird, vorzuschlagen, dass das Exekutivkomitee dieser Körperschaft eine Untersuchung durchführen soll über die Möglichkeit des Aufbaues des I.G.B. auf der Grundlage der Internationalen Berufssekretariate statt auf der Grundlage der gewerkschaftlichen Landeszentralen, wie dies jetzt der Fall ist, und einem späteren Kongress über das Resultat dieser Untersuchung Bericht zu erstatten.

Viele von uns, die wir in der internationalen Gewerkschaftsbewegung stehen, fühlen heraus, dass es ihr an Wirksamkeit fehlt, dass sie keine tatsächliche Internationale ist und nach unserer Auffassung muss sie, um diesen Sachverhalt zu ändern, zunächst von Grund auf umgebildet werden, indem sie von einer nationalen auf eine internationale Basis gestellt wird.

Warum haben wir eine gewerkschaftliche Internationale, die sich so wesentlich von der politischen unterscheidet? Einfach, weil Arbeiter aus bestimmten oder aus ähnlichen Industrien gewisse gemeinsame Interessen haben ganz gleich, in welchem Lande sie geboren sind oder arbeiten mögen. Was die Arbeiter als solche in erster Linie interessiert, sind die Bedingungen, unter welchen ihre Arbeit verrichtet wird und der Erlös, den sie für ihre Arbeit erhalten. In diesem Sinne sind ihre Interessen mehr international, selbst mehr als diejenigen der Politiker, die sich nur mit den Beziehungen zu den Regierungen der verschiedenen Länder, zu denen sie gehören, befassen.

Der I.G.B. ist jetzt auf einer streng nationalen Grundlage aufgebaut. Seine führenden Organe werden nicht von Arbeitern gewisser Industrien, sondern nach nationalen Gruppen bestimmt. Sie müssen demzufolge an ihre Aufgaben eher mit einer nationalen als mit einer internationalen Einstellung herantreten und sehr häufig sich mit gleichartigen Fragen wie die sozialistische Internationale beschäftigen.

Die Beratungen in den führenden Körperschaften der Berufssekretariate haben notwendigerweise Angelegenheiten zum

Gegenstand, welche sie vertreten. Sie befassen sich mit den Tatsachen, mit den alltäglichen, die Arbeiter angehenden Dingen. Häufig behandeln sie Fragen technischer Art, vor allem aber Fälle, die sich auf das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer erstrecken und dadurch entsteht fast unbewusst eine viel internationalere Einstellung als dies in einem von nationalen Erwägungen beherrschten Geiste möglich ist.

In allen Ländern ist die gewerkschaftliche Landeszentrale auf den verschiedenen Gewerkschaften, die für die Industrien und Gewerbebezüge des betreffenden Landes zuständig sind, aufgebaut und wenn ein solcher Aufbau der Landeszentrale in den einzelnen Staaten zweckmässig ist, muss dies notwendigerweise auch für die internationale Bewegung Geltung haben. Ohne die Gesetze, Ueberlieferungen, Sprache und Gebräuche, welche der Arbeiterbewegung jedes Landes einen besonderen Stempel aufdrücken, aus dem Auge zu verlieren, glaube ich, dass solange die Grundlage einer internationalen gewerkschaftlichen Organisation nicht diejenige des Arbeiters in seinem Gewerbe oder in seiner Industrie ist, wir nie den Internationalismus im wahren gewerkschaftlichen Sinne haben werden. Nichts bestätigt so sicher in den Gemütern die Gleichartigkeit der Interessen der Arbeiter in allen Ländern als das gemeinsame Studium der Probleme, die sie alltäglich zu lösen und die nichts mit den willkürlichen, durch Grenzen und Flaggen geschaffenen Streitigkeiten gemein haben.

Erwähnenswert ist, dass der Internationale Gewerkschaftsbund ein gewisses Aufsichtsrecht über die internationalen Berufssekretariate geltend macht. So ist z. B. folgendes festgelegt worden: „Die internationalen Berufssekretariate werden jede Aktion, die Rückwirkungen, sei es auf den Internationalen Gewerkschaftsbund, sei es auf die dem Internationalen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Landeszentralen ausüben könnte, nur im Einvernehmen mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund bzw. mit den betreffenden Landeszentralen in Angriff nehmen“. Es ist richtig, dass es keine Mittel gibt, einen derartigen Beschluss durchzusetzen, er schliesst aber in sich, dass die Berufssekretariate dem I.G.B. gegenüber verantwortlich sind, was nur möglich wäre, wenn sie tatsächlich einen Bestandteil dieses Organismus mit bestimmten Rechten, vor allem dem Wahlrecht bei der Bestimmung seiner Verwaltungsorgane und seiner Politik bildeten. Wenn es auch zutrifft, dass die Berufssekretariate berechtigt sind, den Sitzungen des Ausschusses beizuwohnen, wenn dieser den Bericht

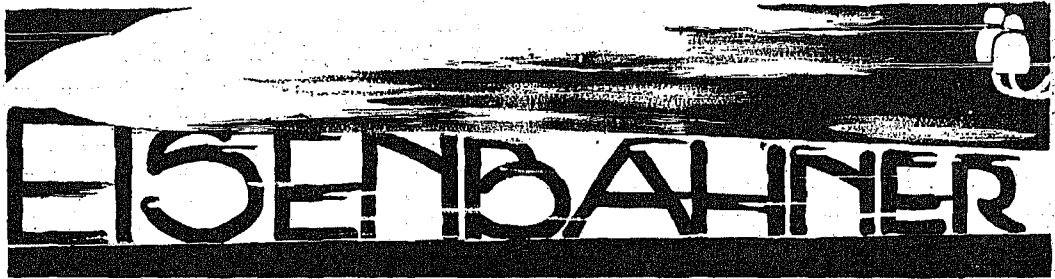
des Vorstandes behandelt, so haben sie dort doch nur eine beratende Stimme.

Und trotzdem wird erwartet, dass die Berufssekretariate die Beschlüsse des I. G. B. ausführen, obwohl sie kein Stimmrecht haben, wenn solche Beschlüsse zustande kommen. Dies ist ein auf die Dauer unhaltbarer Zustand, der die Grundsätze der Demokratie in ihr Gegenteil umkehrt. Es werden dadurch internationalen Arbeitergruppen Beschlüsse auferlegt — möglicherweise über internationale, Handel und Industrie betreffende Fragen —, welche von Vertretern gefasst wurden die, obgleich sie vom nationalen Gesichtspunkte aus massgebend sein mögen, nicht immer über die Lage der fraglichen internationalen Gruppe unterrichtet sein können. Dies kommt vielleicht nicht häufig vor, die Satzungen des I. G. B. lassen jedoch eine solche Möglichkeit offen.

Diejenigen Beschlüsse, welche eine Aktion internationaler Arbeitergruppen innerhalb ihrer Gewerbe oder Industrien nach sich ziehen, müssen von den internationalen Berufssekretariaten selbst ausgehen; und je mehr diese Frage studiert wird, umso deutlicher zeigt es sich, dass der I. G. B. auf den verschiedenen Berufssekretariaten fussen, auf ihnen aufgebaut sein muss und diese sollten dann in einer Versammlung ihre verschiedenen Vertreter zur Bildung des Ausschusses und Vorstandes wählen.

Durch ein solches oder ähnliches Verfahren würde ein mehr der Wirklichkeit entsprechender Geist in die Arbeit des I. G. B. hineingetragen. Heute kommen die Vertreter aus ihren Ländern mit mehr auf die Nationalität als auf die betreffenden Industrien eingestellten Gedanken. Jeder, welcher internationalen Kongressen beigewohnt hat, weiss, was für ein Wettbewerb entsteht, wenn es sich um die Bestimmung des Sitzes der Internationale handelt und kennt die Anstrengungen, die gemacht werden, um in ihren Vorstandskörperschaften die Oberhand zu gewinnen. Eine derartige geistige Einstellung ist in bezug auf die wahrhaft internationale Idee und Aktion verhängnisvoll: sie bestätigt den Nationalismus, statt den Internationalismus zu fördern. Sie neigt dazu, die Mentalität der Arbeiter innerhalb nationaler Schranken zu halten, statt sie allmählich über diese Grenzen hinaus auszuweiten.

Hoffen wir deshalb, dass das Exekutivkomitee des I. G. B. unseren Vorschlag annehmen und bei der Prüfung dieser Frage bereit sein wird, sich von veralteten Methoden loszumachen und die wirkliche internationale Aktion zu fördern statt Entschliessungen zu fassen, die ausserhalb seiner leitenden Instanzen nur wenig Wirkung ausüben.



Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und die I. T. F.

Die organisatorische Zerrissenheit der deutschen Eisenbahnerschaft ist eine auch ausserhalb Deutschlands bekannte und des öfteren bedauerte Tatsache. Politische und religiöse Strömungen beherrschen das gewerkschaftliche Leben. Die mächtigsten Gewerkschaften sind: der der I. T. F. angeschlossene Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (252.000 Mitglieder) und die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer.

Die Geschichte der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer geht bis in die Jahre 1866/67 zurück. Damals kam der „Verein deutscher Lokomotivführer“ als eine Föderation lokaler Vereine zustande, zu einer Zeit als die Eisenbahnen in den Händen einer Unzahl Besitzer waren. Schon vor der Gründung des deutschen Reiches, am 18. Januar 1871, reichten Verzweigungen des „Vereins deutscher Lokomotivführer“ weit über die Grenzen Preussens. Ein Tyroler Verein gehört heute noch, trotz der mannigfaltigen Umwälzungen, der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer an. Die G. D. L. ist aus dem Stadium der Handwerkerinnungen heraus in die heutige moderne Gewerkschaftsbewegung hineingewachsen.

Dieser Innungscharakter war es auch, der der Organisation vor dem Kriege, zur Zeit der Verfolgung der Eisenbahnergewerkschaften, das Leben möglich machte.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer hat jederzeit grosse Anziehungskraft auf die Berufsangehörigen ausgeübt. Auf der letzten Generalversammlung (September 1928, Frankfurt) berichtete der Hauptvorstand, dass die Organisation 98% der Berufsangehörigen umfasse.

Nachstehend einige Ziffern über den Mitgliederbestand:

	1923	1924	1928
Im Dienst . . .	75109	60521	58182
Im Ruhestand . . .	2930	11177	12474
Insgesamt . . .	78039	71698	70656

Das durch die Inflation stark mitgenommene Vermögen der Gewerkschaft betrug Ende 1928 wieder über dreiviertel Million Mark und dürfte jetzt die Million überschritten haben. Das Organ der Gewerkschaft („Voraus“) erscheint jede Woche, die wissenschaftliche Zeitschrift („Lokomotiv-Technik“) alle zwei Monate.

Das Verhältnis der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer zu den anderen deutschen Organisationen war in den Nachkriegsjahren bisweilen unbeständig.

Von 1920 bis 1924 gehörte sie der „Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -Anwärter“ (einer Föderation von Beamtenverbänden) an. Im Februar 1922 proklamierte die Reichsgewerkschaft einen Streik, dessen Träger die Lokomotivführer waren. Die Aktion endete mit einem Misserfolg. Da die Lebensfähigkeit der Reichsgewerkschaft in Frage gestellt war, traten die Lokomotivführer im Herbst 1924 aus der Reichsgewerkschaft aus.

Seitdem führt die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer ihr Eigenleben ohne Bindungen jeglicher Art. Mit den übrigen Organisationen lebt sie auf gutem Fusse. Das Verhältnis zum Einheitsverband, obwohl hin und wieder durch eine gewisse Rivalität getrübt, ist ein freundschaftliches. In wichtigen Angelegenheiten finden die beiden Organisationen ein und denselben Weg. So machte das gute Einverständnis zwischen Einheitsverband und Lokomotivführergewerkschaft im vergangenen Jahre die Wahl eines Personalvertreters in den Verwaltungsrat der deutschen Reichsbahngesellschaft möglich. Die Zusammenarbeit der beiden Gewerkschaften erhöhte die Autorität der Vertreter der I. T. F., als es galt, vor dem Reichsbahn-Organisationskomitee gewisse Forderungen der deutschen Eisenbahnerschaft zum Youngplan zu vertreten.

**

In der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer fehlt es nicht an Regungen des Internationalismus. Bereits vor dem Kriege wurde Kontakt mit Frankreich gesucht. Die Gewerkschaft unterhält freundschaftliche Beziehungen zu den Lokomotivführergewerkschaften Skandinaviens und Frankreichs und mit der österreichischen und der holländischen Einheitsorganisation.

Auch die Arbeit der Eisenbahnersektion der I. T. F. erregte stets die Aufmerksamkeit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer. Als die mit dem Pariser Kongress (September 1926) verbundene Eisenbahnerkonferenz das Problem der einmännigen Bedienung von Lokomotiven zum ersten Male behandelte, wuchs das Interesse der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer an der Arbeit der I. T. F. über den Rahmen blosser Aufmerksamkeit hinaus. Sie beantragte in aller Form, man möge ihr — ungeachtet des Umstandes, dass sie nicht Mitglied der I. T. F. sei — eine Mitwirkungsmöglichkeit geben. Das zeitliche Zusammenfallen des I. T. F.-Kon-

gresses mit der Generalversammlung der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer erwies sich für letztere als ein unüberwindliches Hindernis, von dem Zugeständnis der I. T. F. Gebrauch zu machen.

Die damals angeknüpften Verbindungen vergrößerten den Kreis der internationalen Beziehungen der G. D. L. Innerhalb der Organisation selber wird von Zeit zu Zeit die Frage des Beitritts zur I. T. F. erörtert, so auch auf der Generalversammlung im September 1928 in Frankfurt. Die Frankfurter Beratungen führten zu einem Schriftwechsel mit der I. T. F., dem im Januar 1929 eine informatorische Besprechung zwischen einer Delegation des Vorstandes der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und einer Delegation des Generalrates der I. T. F. folgte.

Die Besprechung ergab die folgenden Feststellungen:

1. Auf Seiten des Vorstandes der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer sei der Wille zum Beitritt vorhanden.
2. Die I. T. F. stelle Vorbedingungen für den Beitritt, die nach dem Urteil des Vorstandes der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer der Mitgliedschaft wahrscheinlich schwer tragbar erscheinen würden.
3. Ein Teil der Mitgliedschaft müsse ohnehin noch für den Gedanken gewonnen werden, wolle der Beschluss zum Beitritt von der Generalversammlung 1930 mit genügender Mehrheit gefasst werden.

Die von der I. T. F. gestellte Vorbedingung ist folgende: Es muss Sicherheit geschaffen werden, dass der Einheitsverband gegen den Beitritt der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer keine Beschwerde erhebt.

Durch seinen Vertreter im Generalrat der I. T. F. gab der Einheitsverband zu erkennen, dass er eine Arbeitsgemeinschaft mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer wünsche. Die Erfüllung der von der I. T. F. gestellten Vorbedingung wird somit eine Angelegenheit, welche die beiden Organisationen auf dem Verhandlungswege unter sich zu erledigen haben. Ueber Form, Inhalt und Tragweite dieser Einigung befinden die beiden Organisationen selber, nicht aber die I. T. F.

Seit den verheissungsvollen Besprechungen vom Januar 1929 sind fünfzehn Monate ins Land gegangen. Unsere Erwartungen scheinen sich nicht zu erfüllen. Im Organ der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer erschien im Januar 1930 ein Artikel, in welchem die Beitrittsfrage erörtert wird. Darin ist zu lesen:

Die Bestimmungen der I. T. F. gehen dahin, dass bei Anschluss an dieselbe innerhalb der nationalen Verbände, die der I. T. F. angeschlossen sind, ein gewisser Zusammenschluss hergestellt werden muss. Beispielsweise müsste zwischen Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und Einheitsverband

eine Arbeitsgemeinschaft hergestellt werden, *ehe für die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer ein Anschluss an die I. T. F. möglich wäre.* Das sind natürlich Bedingungen und Gründe, die aufs äusserste nachgeprüft werden müssen, ob sie der Kollegenschaft tragbar erscheinen. Wir glauben kaum, dass die Mehrheit des Standes sich dafür aussprechen würde, *dass unter diesen Bedingungen ein Anschluss an die I. T. F. vollzogen werden könnte,* da sich starke Widerstände innerhalb der Kollegenschaft bemerkbar gemacht haben. *Der Vorstand hat weder im zustimmenden noch im ablehnenden Sinne zu der Sache Stellung genommen...*

Soweit wir unterrichtet sind, ist es zu Verhandlungen zwischen den beiden Organisationen nicht gekommen, während dies doch im Sinne der Schlussfolgerungen der Amsterdamer Besprechungen lag. Bei Unterbleiben des Verhandlungen könnte in dem Artikel über Form und Inhalt der angestrebten Arbeitsgemeinschaft nichts mitgeteilt werden; auch über deren Erwünschtheit oder Unerwünschtheit lässt der Artikel sich nicht aus. Es mutet einen immerhin fremd an, wenn daran gezweifelt wird, ob eine Arbeitsgemeinschaft der Kollegenschaft „tragbar“ erscheint. An der Interessengemeinschaft aller Eisenbahner zweifelt wohl niemand. Interessengemeinschaft macht folgerichtig Arbeitsgemeinschaft wünschenswert, ja notwendig. Das Unternehmertum wenigstens handelt dementsprechend. Ein „gewisser Zusammenschluss“ ist nicht Zusammenschluss schlechthin, ist nicht gleichbedeutend mit Abbau der an der Arbeitsgemeinschaft beteiligten Organisationen. Beim Lesen der hierüber wiedergegebenen Zeilen des „Voraus“ kann man sich des Eindrucks, dass die Ablehnung des Grundsatzes der Arbeitsgemeinschaft suggeriert wird, nicht erwehren. Da die beiden Organisationen bei der Mitgliederwerbung eine nennenswerte Rivalität nicht an den Tag legen, sind wir geneigt, an die Absicht einer solchen Suggestion nicht zu glauben.

Die Amsterdamer Besprechungen sollten nach einigen Monaten fortgesetzt werden. In den Kreisen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer machte die Frage nicht die erwarteten Fortschritte. Selbst nach mehr als einem Jahre hielt der Vorstand der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer die Voraussetzungen zur Wiederaufnahme der Besprechungen nicht für gegeben.

Lokomotivführer sind von internationalem Geist beseelte Menschen. Dem Los ihrer Arbeitsbrüder bringen sie lebendiges Interesse entgegen, ein Interesse, das ebensowenig wie das rollende Eisenbahnmateriale, an den Grenzen des Heimatlandes stehen bleibt. Im Lokomotivführer steckt Solidaritätsgefühl. Auf nationalem Boden bestätigt sich dies in allen Ländern durch den hohen Prozentsatz der Gewerkschaftszugehörigkeit. Auf internationalem Gebiete

bringen die Pflege der Freundschaft mit Bruderorganisationen und, in manchen Fällen, die gegenseitige moralische und materielle Unterstützung diese Solidarität zum Ausdruck.

Dieses gilt auch und insbesondere von den deutschen Lokomotivführern.

Die Einsicht, dass diese internationalen Bande einen organisatorischen Ausdruck finden müssen, hat sich so ziemlich bei allen Lokomotivführerorganisationen durchgesetzt. Ausserhalb der vom ungarischen und italienischen Faschismus geknebelten Länder gibt es sozusagen kein Land in Europa, dessen Lokomotivführer nicht der I. T. F. entweder angehören oder sich als moralisch zu ihr gehörend bekennen. In der sehr kleinen Gruppe der der I. T. F. noch nicht beigetretenen Lokomotivführerorganisationen steht die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer. Sie denkt allen Ernstes an Organisation auf internationalem Gebiet. Eine objektive Prüfung der sich bietenden Möglichkeiten lehrt, dass die organisatorische Erfassung der europäischen Lokomotivführerorganisationen zu 80% in der I. T. F. verwirklicht ist.

Die I. T. F. hat ausserdem bewiesen, dass sie zur Wahrnehmung der Interessen aller Eisenbahner auf dem internationalen Gebiet befähigt ist. Ihr Informationswesen über die Arbeitsbedingungen erfasst den Lokomotivführerstand ebenso durchgreifend als jeden anderen Eisenbahnberuf. Auf den internationalen Kongressen spielen die Arbeitsverhältnisse des Lokomotivpersonals bei weitem keine untergeordnete Rolle. Ein Blick in die Tagesordnungen überzeugt davon ohne weiteres. Die I. T. F. verfügt auf der internationalen Arbeitskonferenz und bei deren permanenten Organ, dem Internationalen Arbeitsamt in Genf, über einen ansehnlichen Einfluss. Mehr als ein internationales Arbeitsabkommen trägt die Kennzeichen dieses Einflusses. Und dieser Einfluss ist auch in den Dienst der Lokomotivführer gestellt worden als die I. T. F. der internationalen Arbeitskonferenz eine, gemäss dem Urteil des „Voraus“ überzeugende Denkschrift über die Ein-Mann-Besetzung von Lokomotiven vorlegte und eine diesbezügliche Resolution erwirkte.

Lokomotivführer, und gerade die deutschen Lokomotivführer, lieben die „100-Prozent-Organisation“. Die in der I. T. F. gruppierten Lokomotivführer haben sich zum Ziel gesetzt, die I. T. F. zur internationalen „100-Prozent-Organisation“ ihres Berufes zu machen. Sie geben die Hoffnung nicht auf, für dieses Ziel die Herzen der deutschen Lokomotivführer zu erobern.

VAN OVEN,
Den Haag.
FAHNEN UND ABZEICHEN
Lieferant der I. T. F.

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

Die Gewerkschaft Polnischer Lokomotivführer in der I.T.F.

Die polnischen Eisenbahnen beschäftigen etwa 180.000 Mann, denen in den Sommermonaten etwa 25.000 Zeitarbeiter zuzuzählen sind. Organisatorisch ist die polnische Eisenbahnerschaft ziemlich zerrissen. Die Organisationen geben für Ende 1929 folgende Mitgliederbestände an:

Z. Z. K. = Allgemeiner Eisenbahnerverband (I.T.F.)	55.374
Z. K. P. = Christlicher Verband	62.522
Beamtenverband (meist Büro-personal)	12.770
Schaffner- und Zugführerverband	10.284
Z. Z. M. K. = Gewerkschaft Polnischer Lokomotivführer (I.T.F.)	9.263
Verbände der akademisch vorgebildeten Beamten	1.315
Lokale Organisationen (Lemberg und Danzig)	1.570

Der Schaffner- und Zugführerverband umfasst etwa 60 % der Kategorie, die Gewerkschaft Polnischer Lokomotivführer 84,2%.

Seit mehreren Jahren machten sich in der Lokomotivführergewerkschaft Bestrebungen nach organisatorischen internationalen Beziehungen geltend. Dem Beitritt zur I.T.F. standen einerseits die Beschwerden des polnischen Eisenbahnerverbandes, andererseits Sträubungen innerhalb der eigenen Reihen im Wege. Der Eisenbahnerverband wollte mehr als ein freundschaftliches Verhältnis mit der Lokomotivführergewerkschaft. Er forderte den organisatorischen Zusammenschluss auf dem nationalen Boden.

Der Vorstand der Lokomotivführergewerkschaft wurde durch die Generalversammlung v. J. 1927 ermächtigt, den Anschluss an die I.T.F. und eine organisatorische Arbeitsgemeinschaft mit dem Eisenbahnerverband, unter Wahrung der Selbständigkeit der Organisation zu vollziehen.

Auf dieser Grundlage wurde zwischen den Vorständen der beiden Gewerkschaften vereinbart: Auf dem nationalen Boden wird für die sämtliche Eisenbahner betreffenden allgemeinen Angelegenheiten eine Arbeitsgemeinschaft geschlossen. Das Beitritts-gesuch der Lokomotivführergewerkschaft zur I.T.F. wird durch den Eisenbahnerverband eingereicht. Die Beiträge an die I.T.F. werden durch den Eisenbahnerverband entrichtet, und durch die Lokomotivführergewerkschaft zurückerstattet. Auf den Tagungen der I.T.F. bilden die Delegationen der Lokomotivführergewerkschaft und des Eisenbahnerverbandes eine einheitliche Vertretung.

Die Generalversammlung der Gewerkschaft polnischer Lokomotivführer vom Juli 1929 in Posen ratifizierte dieses Uebereinkommen mit dem Eisenbahnerverband mit 148 von 160 Stimmen; 12 Opponenten enthielten sich der Stimme.

Nach dem Beschluss der Generalversammlung, der Z. Z. M. K. wurde die

Opposition romantisch. Sie kaperte die neue Fahne der Gewerkschaft, trug sie zur Kirche, liess sie segnen und mit einem Muttergottesbild verzieren. Mit Wort und Schrift, wobei auch der Nationalismus auf seine Rechnung kam, wurde gegen die Gewerkschaftsleitung und die I.T.F. agitiert. Schliesslich sah der Vorstand sich gezwungen, 12 Funktionäre wegen oppositionellen Umtrieben aus der Gewerkschaft auszuschliessen. Die Opposition begann eine neue Gewerkschaft aufzuziehen. Sie beantragte bei der Regierung, insbesondere bei dem Minister des Innern und dem Verkehrs- und Arbeitsminister verschiedene scharfe Massregeln gegen die Lokomotivführer-Gewerkschaft. Die Minister krochen aber nicht auf den Leim und die Bemühungen der Opposition blieben erfolglos.

Trotzdem gelang es der Opposition, von der Z.Z.M.K. vorübergehend 322 Mitglieder einzufangen.

Das deutliche Ergebnis der Kampagne war, die Begeisterung für die I.T.F. anzufachen. Aus allen Ortsgruppen gelangten Resolutionen an den Vorstand, diesen auffordernd, zur I.T.F. zu stehen. Von den 322 Ausgetretenen waren im März d. J. bereits 200 zurückgekehrt und zahlten ihre Beiträge nach.

Es ist das unbestreitbare Verdienst der gottesfürchtigen und vaterlandsliebenden Opposition in der Z. Z. M. K., dass die I.T.F. im Mittelpunkt des Interesses der polnischen Eisenbahnerschaft steht und einen namhaften moralischen Erfolg buchen kann.

Die Gewerkschaft Polnischer Lokomotivführer organisiert ausschliesslich Lokomotivführer, Schlosser im Vorbereitungsdienst für die Lokomotivführerlaufbahn und aus dem Lokomotivführerstande hervorgegangene Heizhausvorsteher, Maschinenmeister, und Lokomotivführerinstruktoren.

Die 11.000, in das Organisationsgebiet der Z. Z. M. K. fallenden Bediensteten verteilen sich gewerkschaftlich wie folgt:

Gewerkschaft polnischer Lokomotivführer	9263 = 84,2%
Polnischer Eisenbahnerverband	824 = 7,5%
Die Arbeitsgemeinschaft erfasst also	10087 = 91%
Nationalistische und christliche Organisationen	226 = 2,4%
Neutrale Organisationen	55 = 0,5%
	10 408 = 94,1%

Der Einheitsbeitrag der Z. Z. M. K. beträgt 3.— Zloty *) monatlich und stellt etwa 3/4% bis 2% des Einkommens dar. Soweit Ortsgruppen und Bezirkssekretariate von ihrem Recht. Zusatzbeiträge zu erheben, Gebrauch machen, beträgt der Zusatzbeitrag 0,50—1,50 Zloty monatlich.

*) 1 Zloty = ca. RM. 0,47.

Die Leistungen der Gewerkschaften bestehen aus:

- Rechtshilfe in allen Instanzen, einschl. Kautionsstellung. Im Jahre 1929 verausgabte die Gewerkschaft 42.000 Zloty für diesen Zweck.
- Krankengeld, in Höhe von 2 Zloty täglich, ab dem 31. Tage der Krankheit, auf die Dauer von 90 Tagen.
- Suspensionsgeld, in Höhe von 3 Zloty täglich für unbeschränkte Zeit, bei Dienstenthebung unter Kürzung der normalen Gebühren.
- Ausserordentliche Unterstützungen in Notfällen, nach Ermessen des Vorstandes.

Jedes Mitglied ist obligatorisch Mitglied der Unterstützungskasse und zahlt für diesen Zweck einen Zusatzbeitrag in Höhe von 3 Zloty monatlich. Beim Abgang aus dem Eisenbahndienst (Abbau, Pensionierung oder Tod) zahlt die Kasse eine Unterstützung in Höhe von:

1000 Zloty nach einjähriger Mitgliedschaft	1100	„	„	11	„	„
	1200	„	„	15	„	„
	1300	„	„	20	„	„
	1400	„	„	25	„	„

Ausserdem bestehen in den Ortsgruppen zahlreiche lokale Unterstützungs-, Spar- und Sterbekassen.

Buchmässig beträgt das Verbandsvermögen 1,3 Millionen, der Reservefonds der Unterstützungskasse 0,5 Millionen Zloty. Der wirkliche Wert des Vermögens beträgt nach mässigen Schätzungen 2,5 Millionen Zloty. Die Verbandseigenen Gebäude und Grundstücke werfen einen Reinertrag von 80.000 Zloty jährlich ab. Das Vermögen der Ortsgruppen beträgt 120.000 Zloty.

Die Gewerkschaft veröffentlicht zwei Zeitschriften. Das Verbandsorgan „Maszynista“ (Der Lokomotivführer) erscheint alle 14 Tage; die durchschnittliche Auflage im Jahre 1929 war 10.600 Exemplare. Die Fachschrift „Technika Parowozowa“ (Lokomotiv-Technik) erscheint monatlich; die Auflage betrug 1929 durchschnittlich 10800 Stück pro Nummer. Beide Schriften werden Verbandsmitgliedern kostenlos zugestellt.

Bei der Sitzung am 18. und 19. März d. J. ratifizierte das Exekutivkomitee der I.T.F. den Beitritt der Gewerkschaft Polnischer Lokomotivführer.

Somit verkleinert sich der Kreis der nichtangeschlossenen europäischen Organisationen um eine Einheit. Die I.T.F. ist um eine solide und erprobte Gewerkschaft reicher, die ihrem Streben nach möglichst grosser Schlagkraft der Bewegung auf nationalem und internationalem Boden in konsequenter Weise folgte. Der Beweis ist erbracht, dass der Beitritt zur I.T.F., d. h. die Zusammenarbeit mit Berufs- und Arbeitsgenossen der ganzen Welt einschliesslich des eigenen Landes, nur Vorteile für den Kampf der eigenen Organisation bedeutet.

Wir bewillkommen die polnischen Kollegen in unseren Reihen.

Rekrutierung und Ausbildung des Lokomotivpersonals.

HOLLAND.

In Holland, wo bis zum Jahre 1919 vier Eisenbahngesellschaften bestanden, die sich zu einem Unternehmen zusammengeschlossen haben, gelten für die Beruflehre der Lokomotivführer folgende Mindestbestimmungen:

- 1.) ein Alter von mindestens 21 und höchstens 26 Jahren;
- 2.) ausreichende Elementarschulbildung;
- 3.) praktische Betätigung während mindestens eines Jahres in der Metallindustrie als Schlosser oder Schmied, was durch Vorlage eines Zeugnisses nachzuweisen ist. Sind Zweifel bezüglich der Fachkenntnisse vorhanden, so muss eine Probearbeit gemacht werden.

Gegenwärtig gibt man aber Anwärtern, welche darüber hinaus noch das Abgangszeugnis einer Gewerbeschule besitzen, den Vorzug.

Bei den Lokalbahnen und für den Dienst auf Lokomotiven im Lokaldienst der Hauptlinien werden Lokomotivführer-Anwärter in festzustellender Zahl als solche „für den leichten Dienst“ angestellt und beschäftigt. In der Regel werden sie aus der Gemeinde oder aus der Umgegend des Ortes, wo sich der Schuppen befindet, genommen.

Diese Anwärter dürfen bei ihrer Annahme nicht unter 16 und nicht über 18 Jahre alt sein und mindestens ein Jahr als Schlosser, oder Schmiedelehrling gearbeitet haben oder im Besitze eines Abgangszeugnisses einer Gewerbeschule sein.

Wenn sie das 21. Lebensjahr erreicht haben, werden sie, sofern sie sich dazu eignen, als Lokomotivführer-Anwärter angestellt oder als Hilfsschlosser auf die Dauer eines Jahres in einem Lokomotivschuppen (um darnach als Lokführer-Anwärter ernannt zu werden) oder (wenn sie sich nicht als Anwärter eignen) im stationären Maschinendienst untergebracht.

Nach einjähriger Anstellung als Lokführer-Anwärter wird er auf seine Fähigkeiten im Heizen der Lokomotive geprüft. Diese sog. Heizer-Prüfung besteht aus dem Heizen der Lokomotive eines schweren Zuges; die Heizung muss gut und sparsam sein und ganz zur Zufriedenheit des Vorgesetzten ausfallen, welcher die Prüfung abnimmt.

Ein Anwärter, der bei dieser Prüfung nicht genügende Fähigkeiten zeigt, wird gewarnt und in einen anderen Dienst oder zu einem anderen Lokführer versetzt.

Die Heizerprüfung wird dann innerhalb drei Monaten wiederholt.

4 1/2 Jahre nach einer Anstellung auf bestimmte Zeit (d. h. ca. 4 Jahre, nachdem man eine feste Anstellung bekommen hat), kann der Lokführer-Anwärter für die Stelle eines Reservelokomotivführers in Betracht kommen.

Um in die Stelle eines Reserve-Lokführers aufrücken zu können muss der Anwärter die Heizerprüfung und eine praktische und theoretische Lokomotivführerprüfung ablegen.

Die Bedingungen für die Ausübung des Führerdienstes auf einer Lokomotive, was als Reserve-Lokführer möglich ist, sind:

- a.) ordnungsmässiges Fahren mit einem Zuge — die sog. Probefahrt — in der Eigenschaft eines Reserve-Lokführers, wobei der Betreffende nachzuweisen hat, dass er mit der Strecke und den Signalen in ausreichendem Masse vertraut ist;
- b.) Nachweis ausreichender praktischer Kenntnisse auf Befragen und Nachweis der praktischen Fähigkeiten durch Auseinandernehmen und Wiederzusammensetzen der Bestandteile von Lokomotiven und Tendern;
- c.) eine mit Erfolg bestandene Prüfung, der sich ein Kandidat vor einer Kommission unterziehen muss, wobei u. a. festgestellt wird, was der Prüfling von den Lokomotiven, Gesetzen, Anordnungen und Dienstvorschriften, von der Unterhaltung und Behandlung der Lokomotiven und Tender, sowie von den Arbeiten weiss, die bei verschiedenen Unregelmässigkeiten notwendig sind.

Lokführer-Anwärter, die bei der Probefahrt während der Lokomotivführerprüfung versagen, können die Prüfung nach einem halben Jahre wiederholen. Wenn auch die zweite Prüfung erfolglos war, kann sich der Betreffende nach einem Jahre nochmals zu einer Prüfung anmelden.

Lokführer-Anwärter, die dreimal durchgefallen sind, werden zu einer weiteren Prüfung nicht mehr zugelassen.

Wenn ein Anwärter sowohl für die Probefahrt als auch für die Prüfung als solche nicht mehr in Betracht kommt, kann ihm eine andere ausserhalb des Fahrdienstes liegende Stellung zugewiesen werden.

Die Reserve-Lokführer werden bei offenen Stellen nach ihrem Dienstalter zum Lokführer ernannt.

Zur Ausbildung des holländischen Lokomotivpersonals haben die verschiedenen Eisenbahngesellschaften vor und während des Weltkrieges so viel wie nichts getan. Nachdem sich aber das Lokomotivpersonal besser gewerkschaftlich organisiert hatte, machte sich bei den inzwischen zu einer Gesellschaft vereinigten Unternehmen das Verlangen geltend, dass sie sich auch um der Schulung des Lokomotivpersonals kümmern müssen.

Dem ist schliesslich auch entsprochen worden. Es wurden Lehrpersonen ernannt, Unterrichtslokale und Instruktionswagen zur Verfügung gestellt und seit etwa 10 Jahren werden nun die Lokführer-Anwärter von amtswegen ausgebildet.

Diese Ausbildung, welche aus dem Be-

such eines 14tägigen Kursus besteht und einem einwöchigen Wiederholungskursus kurz vor der Lokomotivführerprüfung, erachtet der Niederländische Verband der Eisen- und Strassenbahner als unzulänglich.

Aus diesem Grunde hat die Organisation einen unter Leitung einer sog. Zentralen Kursus-Kommission stehenden schriftlichen und mündlichen Kursus eingerichtet. Diesem Kursus bringt das junge Lokomotivpersonal grosses Interesse entgegen; auch die Lokomotivbeamten, welche die Lokführerprüfung bereits abgelegt haben, zeigen immer grösseres Interesse für die Ausbildungsarbeit, umso mehr, da die Organisation auch bestrebt ist, über alle technischen Neuigkeiten Informationen zu geben.

Bei allen Dienststellen wo Lokomotivpersonal vorhanden ist, gibt es als Unter- teil der von der Organisation durchgeführten Lehrgänge Bildungskurse, wofür sich einer oder mehrere Kollegen als lokale Kursusleiter zur Verfügung stellen.

Die Kursusteilnehmer, welche Mitglied der Organisation sein müssen, tragen zu den Kosten des schriftlichen und mündlichen Unterrichtes durch eine besondere Beisteuer bei.

4.) In den Ortsgruppen, wo viele Teilnehmer vorhanden sind, gibt es in den Unterrichtslokalen reichhaltiges Lehrmaterial, wobei besonderer Wert auf die Lokomotivbestandteile im Querschnitt gelegt wird. Die kleineren örtlichen Lehrgänge erhalten von der Zentralen Kursus-Kommission abwechslungsweise diese sehr geschätzten Lokomotivbestandteile.

Der schriftliche Unterricht wird durch Lektionen erteilt, welche die Zentrale Kursus-Kommission aufstellt und versendet. Die Teilnehmer müssen die von der Hauptkursus-Verwaltung gestellten Aufgaben erledigen und abliefern. Diese Arbeiten werden durchgesehen und soweit nötig verbessert. Gleichzeitig dient dieser schriftliche Lehrgang als Leitfaden für den in den lokalen mündlichen Kursen behandelten Stoff.

Ausserdem werden zur Ergänzung des Unterrichtes unter Leitung der Hauptkursus-Verwaltung geeignete Ausflüge veranstaltet und unter Leitung der örtlichen Kursusleiter wird von Zeit zu Zeit den grossen Lokomotivausbesserungswerken ein Besuch abgestattet. Dieser Tage ist zu solchen Besuchen Freifahrt gewährt werden.

Die Organisation gibt auch technische Schriften heraus. Das wichtigste Organ ist das Technische Monatsblatt, in welchem die Fachinteressen des holländischen Lokomotivpersonals behandelt werden.

Die Organisation erstrebt eine allgemeine Verbesserung und Vereinheitlichung des Ausbildungswesens; es wird als wünschenswert erachtet, das, was die Betriebsleitung und die Gewerkschaft in dieser Beziehung bietet, zu einer gemischten, von Direktion und Personalvertretung gemeinsam geleiteten und verwalteten Einrichtung zu machen. Bei diesen Bestrebungen lässt

sich die Gewerkschaft vor allem in starkem Masse durch das Verlangen leiten, für bestimmte Gruppen des Eisenbahnpersonals bessere Vorrückungsmöglichkeiten und eine bessere Ausbildung zu erzielen.

So hat man in Holland vor einigen Jahren mit der Elektrifizierung der Eisenbahnen begonnen. Auf den elektrifizierten Strecken werden aber noch keine elektrischen Lokomotiven, sondern Motorwagen verwendet.

Die Führer dieser Motorwagen sind in übergrosser Mehrzahl *ungeschultes* Personal. Die Ausbildung als Wagenlenker wird als durchaus ungenügend erachtet.

Das selbe trifft auf die Führer im Beförderungsdienst mit Verbrennungsmotoren zu, die in manchen Orten Hollands noch verwendet werden.

Elektrische Züge fahren heute bereits

auf den verkehrsreichsten Strecken (z. B. Amsterdam-Rotterdam) und aller Voraussicht nach wird die Elektrifizierung um Amsterdam herum noch weiter ausgedehnt werden. Die höchste Fahrgeschwindigkeit dieser Züge beträgt 95 km in der Stunde; die soll aber binnen kurzem auf 100 km festgesetzt werden.

Beim Dienst eines Zugführers auf den elektrischen Zügen hat dieser nicht in vollem Masse die Verpflichtungen hinsichtlich der Sicherheit wie ein Zugführer im Dampfzugverkehr. Bei der Beförderung mit Verbrennungsmotoren hat der Führer nicht nur den Wagen zu lenken, sondern auch allein das Publikum zu bedienen. Die Rekrutierung und die Ausbildung der Wagenlenker in Holland sollte deshalb eher besser als schlechter sein wie diejenige des Lokomotivpersonals.

Eisenbahner von Nordafrika.

Von J. JARRIGION, Sekretär der französischen Eisenbahner-Föderation.

Die Französische Eisenbahner-Föderation breitet sich auch in Nordafrika aus. Sie hat im Monat Februar d. J. allen Gewerkschaften Algeriens und Tunis' einen Besuch abgestattet.

Die öffentlichen Eisenbahnen Algeriens sind 1,44 m, 1,05 m, 1 m, und 0,60 m spurig; 3150 Streckenkilometer werden von den Staatseisenbahnen betrieben, 1186 km von der P.L.M.- (Paris-Lyon-Marseille) Gesellschaft und 33 km von der Gesellschaft *Mokta El Hadid*. Ferner gibt es 28 Streckenkilometer Werkbahnen, 460 km Lokal- und 106 km Strassenbahnen.

Der Gesamtpersonalbestand betrug Ende 1927 19 507 Bedienstete, worunter 6 213 im Taglohn arbeitend. Auf die verschiedenen Gruppen entfallen: 228 Angestellte bei der Hauptverwaltung, 7 129 Angestellte im Betriebsdienst, 1 419 Lokomotivführer und Heizer, 5 918 Magazinbedienstete und 4 813 Streckenarbeiter. In den genannten Zahlen sind 729 Frauen inbegriffen. Es werden auch einige eingeborene Bedienstete beschäftigt, im allgemeinen jedoch in den unteren Gruppen; einige von ihnen sind Stationsvorsteher.

Im Jahre 1927 haben sich die Gesamtbetriebseinnahmen der drei Netze: Staat, P. L. M. und Mokta El Hadid auf 297 009 011 Franken, die Ausgaben auf 315 769 276 Franken belaufen.

Das in Tunis von einer Pachtgesellschaft betriebene Gesamtstreckennetz umfasst 508 km Normalspur und 1 075 km Schmalspur. Die *Compagnie des Phosphates* von Gafsa betreibt eine Gesamtstrecke von 442 km. Im Jahre 1928 wurden von der Pachtgesellschaft über 3 460 000 Reisende und über 2 500 000 Tonnen Güter befördert. Sie arbeitete mit Verlust; derselbe betrug über 18 000 000 Franken. Die Gesellschaft in Gafsa beförderte über 250 000 Reisende

und über 3 000 000 Tonnen Güter, hauptsächlich Mineralien (Phosphate, Eisen, Zink, Blei).

Das französische Personalstatut für Eisenbahner gilt in seinen Hauptzügen auch für die algerischen und tunesischen Eisenbahner, die ähnliche Löhne wie die französischen Kollegen, zuzüglich des sog. „Kolonial-Drittels“, erhalten; letzteres wird aber eingeborenen Eisenbahnern nicht ausbezahlt. Wegen der finanziellen Autonomie Algeriens und des Protektorats Tunis gelangen die in Frankreich erlangten Aufbesserungen im allgemeinen mit einer gewissen Verspätung zur Auszahlung, was unter den Eisenbahnern vielfach Unzufriedenheit hervorruft und das Eingreifen der lokalen Gewerkschaft und der französischen Föderation bei den Behörden Frankreichs notwendig macht.

In Algerien ist auf Grund eines von der französischen Eisenbahner-Föderation erwirkten Erlasses vom Mai 1929 der Achtstundentag in Kraft; dieser entspricht dem für Frankreich am 16. Januar 1925 herausgegebenen Erlass. In Algerien ist jedoch eine striktere Anwendung dieser Vorschriften erforderlich.

Die Pensionseinrichtungen sind ähnlich wie im Mutterlande; die jüngsten in Frankreich errungenen Verbesserungen sind jedoch in Algerien und Tunis noch nicht eingeführt.

In Tunis gelten die selben Bestimmungen; soweit jedoch das Fahrpersonal in Frage kommt, gibt es in diesem Protektorat hinsichtlich der Zahl hintereinander folgender Uebernachtungen ausserhalb des Wohnortes viel grössere Abweichungen, weshalb sich der Verband von Tunis und die Föderation vielfach veranlasst sah, bei der Pachtgesellschaft und den Regierungsdiensten Schritte zu unternehmen. Daraufhin haben die Eisenbahnen ein Bauprogramm für die Schaffung von Unterkunftslokalen für das Zugerper-

sonal an weit abgelegenen Eisenbahnzentren aufgestellt.

Weitere Forderungen der Arbeiter erstrecken sich zunächst auf die Dauer des Ferienurlaubs. Dieser ist ab Januar 1930 für die tunesischen Eisenbahner, dank der von den tunesischen Gewerkschaften und der in Tunis ansässigen französischen Eisenbahner-Föderation entfalteten Tätigkeit, auf 21 Tage festgesetzt worden. Diese Verbesserungen konnten noch nicht für die Bediensteten in Algerien erzielt werden, wo die Gewerkschaftsbewegung die Folgen der kommunistischen Spaltung und des Autonomismus zu verspüren hatte.

Die Zahl der Unfälle, welche sich in Algerien im Jahre 1927 auf 669 belief, — darunter 44 mit tödlichem Ablauf und 563 Verwundete — erfordert eine aufmerksame Prüfung der Sicherheitsverhältnisse durch die gewerkschaftliche Organisation und die Anwendung wirksamerer Vorschriften bei den Eisenbahnen, die anfänglich ohne einen Gesamtplan und viel eher nach strategischen als nach kaufmännischen Gesichtspunkten gebaut wurden. Von grosser Bedeutung ist, dass gewisse Strecken, Kunstbauten und Einrichtungen ausgebessert und verbessert werden, und dass das Sicherheitspersonal die notwendigen Kenntnisse besitzt, denn manchmal wird bei starkem Verkehr einheimisches, für solche Stellen nicht genügend ausgebildetes Personal verwendet.

Die Unzulänglichkeit der Arbeitsinspektion sowohl in Algerien wie in Tunis ist offenkundig; die Gewerkschaften fordern daher die Verstärkung dieses Aufsichtsdienstes. Ferner verlangen sie für die tunesischen Arbeiter volles Koalitionsrecht und für die algerischen Eingeborenen das Recht zur Mitverwaltung der Gewerkschaften. Der Nutzen der Gesetzgebung über die Arbeitsgerichte, gleicher Lohn für gleiche Arbeit, Schaffung von Arbeitsämtern, Einsetzung einer Kommission für die Lebenshaltungskosten, Umgestaltung des Arbeitsbeirates (eine Regierungskommission) in Algerien, Schaffung von Kontrollkommissionen für die Einstellung ausländischer Arbeitskräfte und Errichtung einer genügenden Anzahl öffentlicher Schulen nach französischem Muster zur Erziehung der Kinder beiderlei Geschlechts, ohne Unterschied der Rasse, Religion und Nationalität sind ebenso wichtige, auf dem Forderungsprogramm der algerischen und tunesischen Gewerkschaften stehende Fragen, wie die Frage der Hygiene, die wegen des Klimas, der arabischen Sitten und dem unzulänglichen Fortschritt in sozialer Hinsicht besondere Aufmerksamkeit erheischt.

Die französische Eisenbahner-Föderation hat in Tunis die besten Aussichten; sie breitet sich auch in Algerien, in welchem Teil Nordafrikas an die 30 Gewerkschaften gegründet wurden, immer mehr aus.

Die Sicherheit in der Bahnunterhaltung.

Etliche Male im Jahre schrickt die grosse Tagespresse ihre Leser auf mit der Mitteilung: „Eine Arbeiterkolonne von einem Zug überfahren!“ Die Nachricht kommt mal aus dem Osten, dann aus dem Süden, bald aus einer anderen Ecke Europas oder aus Überseeeländern. Und dann sinkt ein solches Unglück, wie tausende andere, in die Vergessenheit. Die öffentliche Meinung gewöhnt sich an das, was man für ein unabwendbares Schicksal hält.

Unfälle auf dem Bahnkörper, die ganze Arbeiterkolonnen treffen, sind Blitzlichter, die weithin wahrgenommen werden. Die täglich sich auf dem Bahnkörper ereignenden Unfälle machen jedes Jahr eine Anzahl Opfer, die mehreren Dutzend Kolonnen entspricht. Diese Unfälle finden gewöhnlich nur Erwähnung in einem Lokalblatt. Sie sind darum nicht minder tragisch. Speziell auf die Bahnunterhaltungsarbeiter zugeschnittenes unfallstatistisches Material ist nur spärlich vorhanden. Wenn wir folglich unsere Untersuchung auf einige wenige Länder beschränken, so gestattet dieser Umstand nicht den Schluss, dass in diesen Ländern die Verhältnisse *besonders* im argen liegen.

Fast möchten wir behaupten, dass gerade dort, wo die Verhältnisse statistisch gut durchleuchtet werden, das Verantwortungsbewusstsein vor Einschläferung bewahrt wird und dass dort die besten und durchgreifendsten Abwehrmassnahmen getroffen werden. Die Eisenbahner — und namentlich die an hoher Stelle stehenden — der in dieser Untersuchung nicht erwähnten Länder mögen annehmen, dass hier auch ein Stück ihrer eigenen Verhältnisse geschildert wird.

Die englischen Eisenbahnen beschäftigten im Jahre:

	Bedienstete	wovon Bahnunterhaltungsarbeiter
1923	677.778	23.693
1924	700.573	65.551
1925	701.862	66.480
1926	687.264	63.588
1927	683.077	61.840
1928	677.148	64.289

Für diese Jahre bringt die britische Unfallstatistik Angaben über die den Bahnunterhaltungsarbeitern zugestossenen Unfälle, an Hand deren wir folgende Aufstellung machen konnten:

Unglücksfälle (bei fahrendem Zuge):	1923	1924	1925	1926	1927	1928
a) tödliche	69	63	79	44	65	80
Prozent aller gleichartigen tödlichen Unfälle von Eisenbahnbediensteten	32.5	28.0	31.5	27.3	32.3	37.5
b) nichttödliche	171	159	195	139	177	172
Prozent aller gleichartigen nichttödlichen Unfälle von Eisenbahnbediensteten	4.8	4.1	5.3	4.6	5.4	5.5
<i>Sonstige Unglücksfälle:</i>						
a) tödliche	12	6	4	5	6	5
Prozent aller gleichartigen tödlichen Unfälle von Eisenbahnbediensteten	33.3	20.0	11.1	13.5	13.6	12.8
b) nichttödliche	3019	3127	3436	2849	3129	3319
Prozent aller gleichartigen nichttödlichen Unfälle von Eisenbahnbediensteten	19.5	18.9	19.5	18.5	18.8	21.7
<i>Unglücksfälle insgesamt:</i>						
a) tödliche	81	69	83	49	71	85
Prozent aller tödlichen Unfälle von Eisenbahnbediensteten	33.0	30.6	28.7	24.8	29.5	33.7
b) nichttödliche	3190	3286	3631	2988	3306	3491
Prozent aller nichttödlichen Unfälle von Eisenbahnbediensteten	16.8	15.7	17.1	16.2	16.6	19.0
c) tödliche und nichttödlichen Unfälle zusammen	3271	3355	3714	3037	3377	3576
Prozent aller tödlichen und nichttödlichen Unfälle von Eisenbahnbediensteten	17.0	15.8	17.3	16.4	16.8	19.2
<i>Unglücksfälle (tödliche und nichttödliche) pro 1000 Beschäftigte:</i>						
Bahnunterhaltungsarbeiter	52	50	56	43	54	55
Bedienstete	23.4	30.2	30.6	26.9	29.3	27.5

In Grossbritannien kamen also in sechs Jahren 438 Bahnunterhaltungsarbeiter ums Leben. 400 der Todesfälle entfallen

auf die Zugbewegung oder, mit anderen Worten, 400 Arbeiter wurden von den Rädern zermalmt. Dabei ist es unseres

Wissens in dieser Zeit in Grossbritannien nicht vorgekommen, dass eine ganze Rotte auf ein Mal verunglückte. Von 1408 Unglücksfällen aus der Zugbewegung in sechs Jahren waren 400 tödlich; die übrigen 1008 nichttödlichen Unglücksfälle sind keineswegs unschuldige Hautschürfungen. Die 172 nichttödlichen Unfälle bei der Zugbewegung im Jahre 1928, verursachten:

Amputationen	10
Knochenbrüche	19
Ausrenkungen	1
Verstauchungen	6
Nervenschock	3
Innere Verletzungen	3
Quetschungen (an Kopf oder Körper)	37
Quetschungen (Gliedmassen)	21
Verbrühungen und Verbrennungen	1
Muskelrisse	16
Verschiedene Verletzungen	55

Die Ziffern über die „sonstigen Unfälle“ (*non-movement accidents* d. h. nicht mit der Zugbewegung zusammenhängende Unfälle) beweisen, dass, ausser der Gefahr des Überfahrenwerdens, der Beruf der Bahnunterhaltungsarbeiter beträchtliche Gefahren hat. Der Bahnunterhaltungsarbeiter geht mit Werkzeugen und Materialien um, die bei einem Hantierungsfehler ihm und seinen Kollegen gefährlich werden. Die Gefahren des Hantierens mit Werkzeugen und Materialien auf ein Minimum zu beschränken, ist hauptsächlich die Sache der Bahnunterhaltungsarbeiter — nicht nur der britischen — selber. Die besten Unfallverhütungsvorschriften bleiben tot Buchstabe, wenn sie nicht beachtet werden. Allerdings tragen die Eisenbahnverwaltungen und -gesellschaften — nicht nur britische — zu der Missachtung dieser Vorschriften bei, indem sie diese vielfach stillschweigend dulden oder durch Antreiberei die Beachtung erschweren oder unmöglich machen. Disziplinierter Widerstand gegen Antreiberei, *und dies ist absolut nicht gleichbedeutend mit Trägheit in der Verrichtung der Arbeit*, kann hier abhelfen. Erfordert dies schon ein gutes Mass gewerkschaftlicher Erziehung, so gehört noch mehr Gewerkschaftsgeist zur Verschmähung eines Teiles der mit Akkordlohnsystemen *) erreichbaren Ueberverdienste. Soll aber das Verhalten der Bahnunterhaltungsarbeiter nicht das von Selbstmördern oder Selbstverstümmelern sein, dann müssen sie bei der Erarbeitung ihres täglichen Brotes auf die Sicherheit von eigenem Leib und Leben bedacht sein.

Safety first! Sicherheit vor allem!

Hingegen zur Beschwörung der Gefahr des Überfahrenwerdens fallen den Arbeitgebern im Eisenbahnbetrieb Verantwortung und Aufgaben zu, die sie nicht auf ihre Bediensteten abwälzen können oder dürfen.

(Fortsetzung folgt.)

*) Akkordlöhne bestehen in der Bahnunterhaltung in Grossbritannien nicht.

Extra Lohn- und Akkordsätze für Hafenarbeiter.

I. HOLLAND.

Im Hafen von Rotterdam beträgt der Normalstundenlohn für lose Hafenarbeiter, die mit der Handhabung gewöhnlicher Ladungen in Vierstundenschichten¹⁾ beschäftigt werden, seit 1924 66¹/₄ holl. Cents (R.M. 1,11).

Bei Handhabung gefährlicher, gesundheitsschädlicher oder sonstiger, nicht einwandfreier Ladungen werden folgende Extra-lohnsätze bezahlt:

	Cents pro Stunde	Prozentsatz des Normalstundenlohns
<i>Stauereibetrieb.</i>		
A. Knochenmehl (in grossen Tonnen), Chlorkalk, ²⁾ Blechabfälle, Zement in Säcken, Porzellanerde, kaustische Soda (in leckenden Trommeln), Koks, Dividivi, Gips, Rammfähle, gesägtes Holz, nasse Häute, Kalk, Oel in leckenden Fässern, Grubenholz, Palmöl (in leckenden Fässern), Magnesit (lose oder in Säcken), Holz zur Papierherstellung, Pfeifenton, Stacheldraht (unverpackt), Russ ³⁾ , Holzstämme, Rohzucker, Telephonstangen, Tran in leckenden Kisten, Trass, Schamotte, Alteisen, pulverisierter Schwefel ³⁾ .	0,72 ¹ / ₂	109,43
B. Asphalt (lose, soweit keine Blöcke), Knochen (soweit sie nicht gereinigt und/oder geruchfrei sind), Knochenmehl in kleinen Tonnen, Blut, geteerte oder sonstwie präparierte Eisenbahnschwellen, Hornmehl, Pech (lose), Fischbein (getrocknet), Fischbeinmehl, Fischguano.	0,78 ³ / ₄	118,87
<i>Speichereibetrieb. Spedition.</i>		
A. Salpeter und sonstige Kunstdünger: Stauer an Land, Speicherei- und Lagerhausarbeiter	0,71 ¹ / ₂	107,55
Wäger und Kontrolleure	0,68 ³ / ₄	103,77
Andere Arbeiter	0,66 ¹ / ₄	100,00
B. Asphalt (lose, soweit keine Blöcke), Knochen (soweit sie nicht gereinigt und/oder geruchfrei sind), Knochenmehl in kleinen Tonnen, Blechabfälle, Zement in Säcken, Dividivi, Gips, nasse Häute, Kalk, Magnesit, Oel in leckenden Kisten, Pech (lose), Tran in leckenden Kisten	0,72 ¹ / ₂	109,43

Es gelten folgende Akkordsätze:

	Gulden	Prozentsatz des Normalstundenlohns
<i>Stauereibetrieb.</i>		
<i>Erze.</i>		
1. Vom Schiff bis zum Leichter mit Kübeln, 12 Mann pro Gang, pro Gang und pro Last ³⁾	0,80	120,75
mit Kübeln, Aufklaren von Resten oder Löschen von Ladungen, die maschinell gelöscht wurden oder werden	0,90	135,85
in Körben, mit Dampfwinde, 8 Mann pro Gang, pro Gang und pro Last	1,05	158,49
in Körben, mit Handwinde, 10 Mann pro Gang und pro Last	1,32	199,25
2. Vom Schiff zum Wagen oder Kai, pro Mann pro Last	0,06 ¹ / ₂	9,81
3. Vom Kai, durch Kran, 8 Mann pro Gang, pro Mann und pro Last	0,06 ¹ / ₂	9,81
4. Von Leichtern zum Wagen, Kai oder Schiff, 10 Mann pro Gang, pro Mann und pro Last	0,06 ¹ / ₂	9,81

Kohlen.

Löschen von Schiffen, oder Laden aus Leichtern in Dampf- oder Segelschiffe, 12 Mann pro Gang, pro Gang und pro Last 0,92 138,87

(Wenn mehr Arbeiter benötigt werden, gehen die Mehrkosten zu Lasten des Arbeitgebers.)

Löschen mit Kran vom Schiff auf Wagen, direkt aus dem Raum, und mit Kran von Leichtern und Wagen (soweit dies nicht als „maschineller Betrieb“, S. weiter unten, betrachtet wird), in Gängen von 9 Mann, pro Gang und pro Last 0,80 120,75

Kohlenbriketts.

Laden und Bergen im Schiff, durch Kran aus dem Waggon, mit Gängen zu 8 Mann oder durch Winde aus Rheinbooten, mit Gängen zu 20 Mann.

Drei-Kilo-Briketts, per 1 000 kg. 1,01 152,45
Schwerere Briketts, per 1 000 kg. 0,87 131,32

(Den Windenmann stellt und bezahlt der Arbeitgeber. Bei Verarbeitung von Teilladungen gelten die bei mechanischem Betrieb bezahlten Sätze).

Bunkereibetrieb.

Für Tragen aus Leichtern:

Steinkohlen, pro 1 000 kg. 1,13 170,57
Trimmen, bei Handbunkerung, per 1 000 kg. 0,23¹/₂ 35,47

(Die Zahl der Gänge wird vom Arbeitgeber bestimmt. Die Gänge bestehen aus 4 Vermessern und 6 Trägern bei 30 Stufen klimmen und 15 m laufen. Für jede weiteren 10 m und/oder Stufen, einen Träger mehr.)

Für Tragen aus Waggonen:

Steinkohlen, Gänge zu 8 Mann, pro 1 000 kg. 0,92 138,87

(Bei einem normalen Abstand von nicht mehr als 15 m. Für jede weiteren 10 m, einen Mann mehr.)

Briketts, einschl. Trimmen, Gänge zu 10 Mann, pro 1 000 kg. 1,43¹/₂ 216,60

Getreide.

Korn, Häcksel, Baumwollsaat, Leinsamen, Hülsenfrüchte in Säcken oder lose, pro Last 0,56¹/₂ 85,28
Reis, pro Last 0,52 78,49

(Schiffe mit gemischten Ladungen in Säcken von Asien, Nordamerika und der Ostsee, werden im Schichtlohn verarbeitet). (Nötigenfalls müssen Trimmer vom Arbeitgeber gestellt und bezahlt werden).

Eisen

Schienen, pro Last. 1,03¹/₂ 156,23
Schlacke, in Gängen zu 12 Mann, pro Mann und pro Last 0,06¹/₂ 9,81
Gusseisen, mit Kran, in Gängen zu 6 Mann, pro Mann und pro Last. 0,08 12,08
Schneid- und Spikereisen, in Gängen zu 7 Mann, pro Mann und pro Last 0,01¹/₂ 9,81

Salpeter.

Aus Schiffen:

In Gängen zu 7 Mann, pro Mann und pro Tonne (einschliesslich Windenmann). 0,03³/₄ 5,66
beim Ausbrechen, (2 Mann) pro Mann und pro Tonne 0,04¹/₄ 6,42

	Gulden	Prozentsatz des Normal- stundenlohnes
<i>Thomasschlacke (Phosphat) oder Schlackenmehl.</i>		
In Gängen zu 12 Mann, pro Mann und pro Last	0,06 ¹ / ₂	9,81
<i>Erdnüsse und Palmenkerne (lose).</i>		
In Gängen zu 4 Mann, pro Mann und pro Last	0,13	19,62
<i>Loser Kainit (Laden).</i>		
Pro Gang und pro Last	0,71 ¹ / ₂	107,92
<i>Silbersand (Laden)</i>		
Pro Gang und pro Last	0,71 ¹ / ₂	107,92
<i>Eisenerde.</i>		
Pro Gang und pro Last	0,94	141,89
<i>Salz (Löschen).</i>		
Pro Gang und pro Last	0,79	119,25
<i>Speichereibetrieb. Spedition.</i>		
In den kommunalen Lagerhäusern gelten folgende Akkordsätze:		
1. <i>Reis.</i>		
Pro Ballen und pro Gang zu 13 Mann	0,03 ⁵ / ₈	5,47
2. <i>Zucker.</i>		
Bergen, pro Ballen und pro Gang zu 13 Mann ungewogen	0,05	7,55
gewogen	0,05 ¹ / ₂	8,30
Abfertigen, pro Ballen und pro Gang von 10 Mann, (einschliesslich Stauer), ungewogen	0,04	6,04
Abfertigen, pro Ballen und pro Gang von 10 Mann (ausschliesslich Wäger), gewogen	0,04	6,04

	Gulden	Prozentsatz des Normal- stundenlohnes
3. <i>Erdnüsse.</i>		
Bergen, pro Mann und pro Tonne	0,06 ¹ / ₂	9,81
(Vom Schiff zum 1. Speicher in Gängen zu 9 Mann, zum 2. Speicher 10 und zum 3. Speicher 11 Mann pro Gang. Vom Leichter zu jedem Speicher 2 Mann mehr, durch den Arbeitgeber zu stellen und zu zahlen.)		
Abfertigen, pro Mann und pro Tonne (Gänge zu 7 Mann)	0,05 ² / ₅	8,15
Bei maschineller Handhabung von Ladungen, worunter alle direkt oder indirekt mit dem Laden oder Löschen durch schwimmende Kranen, Ladebrücken und Transporteure verbundene Arbeit sowie alle Arbeit auf Plätzen, wo solche Geräte oder Maschinen aufgestellt sind, zu verstehen ist, gelten folgende Extralohnsätze (der Normalstundenlohn beträgt ebenfalls 66 ¹ / ₄ Cents):		
Kohlen, Briketts, Koks, Kohlengries, Sand, Kalisalze	0,72 ¹ / ₂	109,43
Erze, Limonit, (Sumpferz), Porzellanerde, Magnesit, Pech, Phosphat, Schwefelkies, Eisenabfälle, Schwerspat	0,78 ³ / ₄	118,87

Fussnote:

- ¹⁾ Die in diesem Artikel wiedergegebenen Sätze gelten für eine Normal-schicht von 4 Stunden. Es werden auch Schichten von 4¹/₂ Stunden gearbeitet, dann ist jedoch der Stundenlohn etwas geringer.
- ²⁾ Die Bezahlung des Extralohnes hängt bei Handhabung von Chlorkalk, Russ und pulverisiertem Schwefel vom Zustand der Ladung ab.
- ³⁾ Eine Last = 2 000 kg.

Die internationalen Vorschriften für Hafnarbeiter.

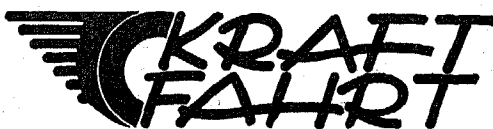
Am 5. März wurde dem Parlament des *Irischen* Freistaates (Dáil Eireann) nachstehender Antrag unterbreitet:

„Der Dáil Eireann nimmt die nachstehenden, am 5. März 1930 dem Dáil im Wortlaut vorgelegenen Uebereinkommen an:

- a) betreffend Markierung des Gewichtes schwerer, von Schiffen beförderten Paketen;
 - b) betreffend den Schutz der beim Beladen und Entladen von Schiffen beschäftigten Arbeiter gegen Unfälle;
- und empfiehlt dem Ministerrat, geeignete Massnahmen zu ihrer Ratifizierung zu treffen.

Auf eine Nachfrage des *holländischen* Transportarbeiter-Verbandes hat der Generaldirektor des Verkehrsministeriums sich dahin geäussert, dass die Regierung für das Internationale Uebereinkommen zum Schutze der Hafnarbeiter sei. Zuvor müsse aber das jetzt behandelte Stänerei-Gesetz entsprechend dem internationalen Uebereinkommen geändert werden. Der Generaldirektor teilte ferner mit, dass die beiden Empfehlungen über die Gegenseitigkeitsklausel — gleiche Behandlung ausländischer und einheimischer Arbeiter auf Grund der Vorschriften über die Hafnarbeit —

und die Anhörung der Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Organisationen bei der Ausarbeitung solcher Vorschriften ebenfalls von der holländischen Regierung gutgeheissen werden.



Tagung der Berufskraftfahrer im holländischen Transportarbeiterverband.

Unter dem Vorsitz des Kollegen Sormani tagte am 26. und 27. April d. J. im Verbandshaus der holländischen Eisen- und Strassenbahner zu Utrecht der Kongress des Kraftfahrerverbandes im holländischen Transportarbeiterverband. Sormani wies in der Eröffnungsansprache auf die in der zurückliegenden ersten Etappe des Verbandslebens erzielten Erfolge hin. Dem Verband ist es gelungen, sich bei Aktionen auf dem Verkehrsgebiet, in verschiedenen Kommissionen etc. Geltung und Anerkennung zu verschaffen. Mit dem Bruderverband der Privatchauffeure besteht in Form eines permanenten Ausschusses eine Arbeitsgemeinschaft, die sich vor allem bei der Durchführung von Bewegungen und bei der gewerkschaftlichen Agitation bewährt.

Redner behandelte dann mehr im ein-

zeln, was der Verband für die Berufskraftfahrer getan hat, wobei er die Bemühungen zu einer gründlicheren Ausbildung für den Chauffeurberuf erwähnte. U. a. hat der Verband beim Minister für Kultus und Unterricht beantragt, in den 80 holländischen Gewerkschulen das Automobilfahren als besonderes Lehrfach einzuführen. Er wacht streng darüber, dass der Erlass über den Ruhetag auch im Kraftfahrergewerbe eingehalten wird. Eine Forderung des Verbandes geht dahin, dass die bei interkommunalen Omnibuslinien gültigen Arbeitsbedingungen von den Provinzverwaltungen gutgeheissen werden.

Wie notwendig dies ist, zeigt der Umstand, dass Löhne von 20, 17 und 15 Gulden in der Woche für Kraftfahrer keine Seltenheit sind; bei Gewährung von Kost und Wohnung wird sogar noch ein „Lohn“ von 6 Gulden gezahlt.

Nach einem i. J. 1928 geführten fünfmonatigen Streik der Amsterdamer Kraftdroschkenführer, der wegen der Manöver eines „Eendracht“ genannten Chauffeurklubs verloren wurde, sind 58 Kollegen gemassregelt worden. Doch vor kurzem konnte dieser Verlust durch eine erfolgreiche Aktion wieder gutgemacht werden, indem es gelang, den Taxameterfahrern eines grossen Amsterdamer Kraftdroschkenbetriebes einen Grundlohn von fl. 15.— (zuzüglich 5% der Einnahme bis zu fl. 50.— und 10% des darüber hinaus-

SEELEUTE



Soziale Zustände auf Trinidad.

Zu der grossen Anzahl Verbände in aussereuropäischen Ländern, die sich in den letzten Monaten der I.T.F. anschlossen, gehört auch die über 1000 Mitglieder zählende Seeleuteorganisation von Trinidad (Britisch-Westindien).

Wie die Reeder dieser Insel noch mit ihren Arbeitssklaven umzugehen wagen, zeigt nachstehendes Beispiel:

Ein Seemann, der Mitglied unserer Organisation ist, arbeitete auf einem Schiff, das regelmässig zwischen Port-of-Spain, der Hauptstadt Trinidads und verschiedenen Häfen von Venezuela fährt und hauptsächlich Rinder von dort nach Trinidad bringt. Eines Tages stösst ein wild gewordener Stier den betreffenden Seemann an den Kopf, mit der Folge, dass dieser bewusstlos zusammenbricht. Nach zwei Tagen läuft das Schiff in Port-of-Spain ein, wonach ärztliche Hilfe in Anspruch genommen wird. Die Reeder des Schiffes erklären, die Verantwortung für diesen Unfall zu tragen und die Arzt- und Verpflegungskosten des Verunglückten zu vergüten. Zunächst wird derselbe zuhause von Mutter und Schwester gepflegt, nach 14 Tagen aber auf ärztlichen Rat in ein Krankenhaus gebracht, wo er eine Woche später starb.

Mutter und Schwester des Verstorbenen, der ihr einziger Ernährer war, begaben sich zum Büro des Reeders, um sich die für den Verunglückten gemachten Ausgaben, die insgesamt £ 59,60 betragen, ersetzen zu lassen. Der Reeder kam seinem Versprechen in folgender Weise nach:

Er gab der Mutter \$ 5.— in bar, ferner:	
6 Pinten *) Rum à 38 Cents =	\$ 2,18
12 Pakete Kerzen à 16 Cents =	„ 1,92
8 Pfd. Zucker à 6 Cents =	„ 0,48
5 „ Schweizer Käse à 20 Cents =	„ 1,—
10 „ gemahlener Kaffee à 30 Cents =	„ 3,—
1 grosses Paket Anchor-Zigaretten =	„ 3,—
2 Pakete Streichhölzer à 12 Cents =	„ 0,24
1 Büchse Peters Kakao =	„ 0,40
2 Büchsen Biskuit à 40 Cents =	„ 0,80
12 Büchsen Nestles kondensierte Milch à 12 Cents =	„ 1,44
	<hr/>
	\$ 14,46
einschliesslich der bar bezahlten	„ 5,00
	<hr/>
ein Gesamtbetrag von	\$ 19,66

*) Plnte = 0,567 Liter.

Damit hatte der Reeder, wie er sagte, bezahlt, was er zu zahlen hatte, wonach er Mutter und Schwester die Türe weisen liess.

Ebensowenig wurde der dem Seemann noch schuldige Lohn ausbezahlt.

Die Organisation versucht jetzt, den Ueberlebenden des verstorbenen Seemannes auf gerichtlichem Wege zu ihrem Rechte zu verhelfen.

Neuer Tarifvertrag in der norwegischen Küstenschifffahrt.

Der norwegische Matrosen- und Heizerverband hat mit den Reedern einen neuen Vertrag für die Küstenschifffahrt abgeschlossen. Die Löhne bleiben unverändert. Sie betragen:

	im Monat norw. Kr. *)
Zimmermann	175.—
Bootsmann	175.—
Vollmatrose	163.—
Leichtmatrose	94.—
Jungmann	60.—
Decksjunge	38.—
Motormann und Hilfskesselwärter	175.—
Heizer	168.—
Kohlenzieher	99.—
Maschinenjunge	40.—

In sämtlichen Heuern ist ein Teuerungszuschlag inbegriffen. Ein Zimmermann, der auf Ersuchen der Schiffsführung eigene Gerätschaften mitzubringen hat, erhält dafür einen Zuschlag von Kr. 10.— monatlich.

Mannschaftsmitglieder, die 6 Monate lang bei der selben Reederei im Dienst waren, erhalten einen jährlichen bezahlten Urlaub von einer Woche. Die Reederei bestimmt, wann der Urlaub genommen wird. Kann derselbe nicht gegeben werden, so erfolgt dafür Auszahlung der Heuer für eine Woche.

Auf Fahrzeugen, wo keine Verpflegung gewährt wird, wird pro Monat und Mann eine Entschädigung von Kr. 75.— ausbezahlt. Wenn Mittagessen und Kaffee an Bord eingenommen wird, beträgt die monatliche Entschädigung pro Mann Kr. 37,50.

Der Vertrag gilt bis 31. März 1931 und darnach auf jeweils ein weiteres Jahr, falls er nicht von einer der Parteien unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einem Monat gekündigt wird.

Auf die Auslandsfahrt findet der Vertrag keine Anwendung.

*) 1 norw. Kr. = ca. RM. 1.10.

Esperanto in der I. T. F.

Der Schriftleiter des Verbandsblattes der (deutschen) Eisenbahner in der Tschechoslowakischen Republik, Kollege Paul in Aussig, macht in seinem „Der Eisenbahner“ betitelten Blatte nachstehende beachtenswerte Bemerkungen:

„Praktische Anwendung des Esperanto:

An einer anderen Stelle des Blattes veröffentlichen wir eine kurze Notiz in Esperanto. In derselben machen wir den Vorschlag, dass die in der I. T. F. vereinigten Verbände in ihren Zeitungen kleine Spalten in Esperanto einschalten sollen, in welchen über wichtige Ereignisse in ihren Ländern und Berufen berichtet wird.

Eine solche Einrichtung entspräche nicht nur dem Beschlusse des Kongresses in Stockholm, das Esperanto zu fördern, sondern diese Berichte in Esperanto könnten auch in den Presseberichten veröffentlicht werden, die die I. T. F. in Esperanto herausgibt. Damit würde ohne grosse Mühe ein Nachrichtendienst geschaffen.

Auf diese Art und Weise würde das Esperanto in der Gewerkschaftsbewegung praktische Anwendung finden. Da man anderen keine Vorschläge machen kann, die man selbst nicht beachtet, werden wir etwa alle vier Wochen einen kurzen Bericht in Esperanto in unserem Blatte veröffentlichen.

Der vorstehend erwähnte Vorschlag lautet:

Propono.

„Ni proponas, ke la asociaj unuigintaj en la I. T. F. en viaj gazetoj malgrandajn kolonojn aperigos; en kiuj estos raportoj pri gravaj okazoj en viaj landoj aŭ profesioj.

Tiu ci arango estus ne nur laŭ decido de kongreso en Stockholm akceli Esperanton; sed tiuj ci raportoj en lingvo esperanta povus publikigi ankaŭ en gazetaro-komunikoj de la I. T. F. Per tio oni povus arangi scigan servon sen granda penado.

Sed ankaŭ tiamaniere trovus Esperanto praktikan aplikon en internacia sindikata movado.

Der Esperanto-Pressebericht der I. T. F.

Der Esperanto-Pressebericht der I. T. F. wurde in den Esperanto-Kreisen aller Länder mit grossem Beifall aufgenommen. Das Blatt der deutschen Arbeiter-Esperantisten äussert sich dazu nach einer Notiz über unsere neue Esperantoausgabe mit nachstehenden anspornenden Worten:

„Unser Bundesgenosse Max Häckel (Leipzig S 3, Altenburger Strasse 18) fordert alle Genossen auf, durch Abonnieren die nicht hoch genug einzuschätzende Tat der I. T. F. zu rechtfertigen und sich auch aktiv an der Ausgestaltung dieser Mitteilungen zu beteiligen, damit sie bald alle anderssprachigen Mitteilungen der I. T. F. in Form und an Inhalt übertrifft. Genosse Häckel ist auch bereit, Bestellungen zu sammeln und weiterzuleiten, da er ja auch als Delegierter für unser Bundesgebiet benannt wurde.“

Das Internationale Zentralkomitee der Esperantistenbewegung in Genf schreibt uns u.a.:

„Wir beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten praktischen Verwendung des Esperanto, welches Beispiel von allen Organisationen und Gewerkschaften nachgeahmt werden sollte. Nur durch einen solchen Gebrauch wird international gegenseitiges Verständnis erweckt.“

Esperanto in der Praxis.

Vom Komitee für die Internationale Hygiene-Ausstellung 1930 zu Dresden erhielten wir einen ausführlichen, in Esperanto geschriebenen Prospekt.