



ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

**ERSCHEINT
MONATLICH IN DEUTSCHER
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER,
SCHWEDISCHER UND SPANISCHER
SPRACHE**
**AMSTERDAM-HOLLAND
VONDELSTRAAT 61
TELEGRAMMADRESSE
INTRANSFE AMSTERDAM
FERNSPRECHER 80186**

AUS DEM INHALT:

- Aus dem Land des schwarzen Terrors 50
- Franz Lill † 52
- Mitteilungen des Sekretariats 52

Eisenbahner:

- Die Tagung der Eisenbahner-Sektion der I. T. F. in Madrid (28. April bis 3. Mai 1930) 52
- Fortschrittliches Japan 53
- Rekrutierung und Ausbildung des Lokomotivpersonals in Deutschland 54
- Aus dem Organisationsleben. 55

Kraftfahrt:

- Die Bedeutung des Kraftwagens bei den nordamerikanischen Eisenbahnen 56

Luftfahrt:

- Notizen 56

Seeleute:

- Das neue Seemannsrecht in den Niederlanden 58
- Peter Back † 60
- Wie lange noch? 60

- Esperanto 60



Der Triumphantor.

Aus dem Land des schwarzen Terrors.



Wie den Mitgliedsverbänden der I.T.F. bekannt, ist es unserem Sekretariat gelungen, vor einiger Zeit wieder mit einer ziemlich grossen Zahl Kollegen Eisenbahner, Hafendarbeiter und Seeleute, die früher italienischen, der I.T.F. angeschlossenen Verbänden angehört und die der I.T.F. und ihren Grundsätzen bis heute treu geblieben sind, Verbindungen anzuknüpfen.

Unter grossen Schwierigkeiten haben diese Kameraden wieder die Propaganda unter ihren Berufskollegen aufgenommen. Nachstehend ein Brief, den wir kürzlich von einem dieser Kameraden erhielten. Aus naheliegenden Gründen verschweigen wir den Namen des Ortes, wo dieser Kamerad lebt und arbeitet, sowie seinen Namen selbst.

Es wird alle Leser dieser Zeitschrift mit Freude und Stolz erfüllen, dass unsere Kameraden in Italien standhalten und dass sie nicht nur den Mut nicht verlieren und den Glauben an bessere Zeiten für das geknechtete italienische Volk, sondern auch dass sie zur Wiedererringung der Freiheit dieses Volkes standhaft weiter arbeiten.

An das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Amsterdam.

Kameraden!

Es fällt mir schwer, Euch die Freude zum Ausdruck zu bringen, welche ich selbst und alle Kameraden, welche seinerzeit den der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahner-, Hafendarbeiter- und Strassenbahnverbänden angehört und unserer Bewegung im Geiste treu geblieben sind, beim Empfang des Manifestes der I.T.F. empfunden haben. Nach einer langen, schweren Zeit ist dies das erste Zeichen internationaler Solidarität, das uns zuzuging. Es beweist uns, dass die Kameraden, mit welchen wir einst nicht nur geistig, sondern auch tatsächlich eng verbunden waren, uns nicht vergessen haben und dass sie uns durch ihre Sympathie und ihr Interesse neue moralische Kräfte einflössen wollen, nachdem es ihnen unmöglich ist, uns eine andere Unterstützung angeheißen zu lassen. Im Namen von über 800 in verschiedenen Teilen des Landes zerstreuten Kameraden, mit denen es möglich gewesen ist, unter Schwierigkeiten und alltäglichen Gefahren Verbindungen aufrechtzuerhalten, versichere ich Euch, dass wir der I.T.F., ihrem Programm und ihren Grundsätzen treu geblieben sind und dass wir unter überaus schwierigen und misslichen Umständen weiterhin arbeiten für den Wiederaufbau unserer Organisationen und für die baldige Wiederkehr von Verhältnissen, welche es der italienischen Arbeiterklasse ermöglichen, das

entehrende und verwünschte Joch, unter dem Italien seit Jahren ächzt, abzuschütteln.

Nicht nur in Rom, sondern auch in Mailand, in Florenz, in Turin, in Genua und in einer Anzahl kleinerer Orte haben sich unsere Kameraden zusammengeschlossen; sie halten regelmässig trotz des Spioniersystems und der strengen polizeilichen Ueberwachung Versammlungen ab, um das Propagandawerk nach Euren Anweisungen in die Wege zu leiten.

Mittlerweile verschlimmert sich die Lage zusehends. Das faschistische Regime lastet schwer auf der ganzen Bevölkerung, vor allem aber auf der Arbeiterklasse. Alle, welche in dem Verdacht stehen, nicht mit Mussolini und seiner Bande zu sympathisieren, sind mit ihren Familien schlimmen Gewalttätigkeiten und gesetzlichen und ungesetzlichen Verfolgungen ausgesetzt. Man hat ihnen ihre Arbeit und ihr Brot weggenommen, sie gequält, verfolgt, deportiert. Man kann rohe Gewalttaten und Verfolgungen in endloser Reihe aufzählen: die schändliche Ermordung Lavagninis, Oldanis und Berruttis, die Massenentlassung von 58 000 Eisenbahnern und 15 000 Kleinbahnbediensteten, die Zerstörung der Hauptsitze verschiedener Arbeiterorganisationen, einschliesslich des Zweigsekretariates der I.T.F., die Zerstörung und Inbrandsteckung privater Häuser. Die faschistische Eisenbahnmiliz ist eine Parteiorganisation, welche den Staat ungeheure Summen kostet und einer Minderheit von Spionen, welche die Aufgabe haben, ihre Arbeitsbrüder zu beobachten und zu denunzieren, schändliche Vorrechte einräumt. Im Statistischen Jahresbericht für 1929 ist auf Seite 447 die Zahl der Mitglieder der Eisenbahnmiliz mit 21 942 angegeben, darunter 1 250 Offiziere, während im offiziellen Bericht der Eisenbahnverwaltung über das Geschäftsjahr 1928/29 nur 2 858 Mitglieder der Eisenbahnmiliz „im ständigen Dienst“ aufgeführt sind. Offenbar werden die restlichen Tausende als nicht „im ständigen Dienst“ stehend angesehen. Aus dem selben Bericht geht aber hervor, dass die Ausgaben für die Eisenbahnmiliz 43 500 000 Lire im Jahr betragen.

Die Seeleute und Hafendarbeiter scheinen sich in besseren Verhältnissen zu befinden als die Staatseisenbahner, u. z. in der Beziehung als die letzteren nicht einmal das Recht haben, sich in faschistischen Gewerkschaften zu organisieren. Die Organisationen aber, denen die Seeleute „von Amts wegen“, unabhängig von ihrem eigenen Willen, anzugehören haben, sind im Grunde nur ein den Reedern von der Regierung zur Verfügung gestelltes Werkzeug. In der Tat, wenn man die den Seeleuten vor dem faschistischen Regime auferlegten Bedingungen mit den jetzigen vergleicht, kann man feststellen, dass für keine andere Arbeit-

terkategorie in keinem anderen Weltteil derartige Verschlechterungen durchgeführt wurden. Die Reeder haben, die wachsende Krise in der Seeschifffahrt als Grund vorschützend, den Fall immer gewonnen, wenn es darum ging, Heuerherabsetzungen durchzuführen und ihre Arbeiter in ihren Rechten zu beschneiden. In letzter Zeit haben die Gerichte mit den Prozessen wegen Desertionsversuchen von Seeleuten begonnen, welche, durch die Verzweiflung getrieben, in Auslandshäfen ihre Schiffe verliessen. Am 14. April standen beim Venediger Gericht in einer einzigen Sitzung 100 Prozesse zur Verhandlung! Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Prozesse in einem für den Warenverkehr nicht sehr bedeutenden Hafen geführt wurden. In Neapel mussten die Reeder in manchen Fällen 4 Mal ihre Schiffsbesatzungen erneuern und Massnahmen treffen, dass die Mannschaften in den Auslandshäfen auf dem Schiffe eingeschlossen werden. In Genua sind die Verhältnisse noch schlimmer.

Dem sei noch hinzugefügt, dass sich die wirtschaftliche Lage des Landes von Tag zu Tag verschlechtert. Die Erwerbslosigkeit nimmt ständig zu. Alle Gewerbe und Industrien sind ruiniert. Die Zahl der Bankrotte hat eine sonst nirgends gekannte Höhe erreicht. Es genügt, anzuführen, dass ihre Zahl im März 1930 auf 1 118 angewachsen ist. Die Landwirtschaft ist zugrunde gerichtet. In vielen Gegenden wird nicht mehr gearbeitet und nicht mehr produziert, weil die Steuern und Abgaben höher sind als die Gewinne. Die Steuerlasten sind erdrückend, grösser als anderswo auf der Welt. Infolge der fortschreitenden Verminderung der Goldreserve ist die Deckung für den Papiergeldwert von 75 auf 60 vH gesunken. Es ist unmöglich, sich aus den verfälschten und unvollständigen Angaben in den amtlichen Statistiken auch nur ein ungefähres Bild über die Zahl der Erwerbslosen zu machen; in der Erwerbslosenstatistik wird nur eine einzige Kategorie aufgeführt: diejenige der unterstützungsberechtigten Arbeitslosen. Sie betragen über eine halbe Million an der Zahl. Es ist nicht schwierig, zu erraten, auf welche ungeheure Zahl man käme, wenn man zu den offiziell unterstützungsberechtigten Erwerbslosen die Zahl derjenigen hinzuzählen würde, welche der Unterstützung verlustig gehen, weil sie wenige Tage im Monat arbeiten. Die Staatsschulden, welche 1921/22 85 570 Millionen betragen, stiegen im Jahre 1929 auf 91 171 Millionen. Die Steuern werden auf allen Produktions- und Verbrauchsgebieten vervielfacht und ausgedehnt. Auf diese Weise entzieht die diktatorische Staatsverwaltung für ihre Kriegspolitik und Rüstungen zur See dem Volke alle Mittel.

Diejenigen, welche noch Arbeit haben, müssen sie unter in moralischer und materieller Hinsicht elenden Bedingungen verrichten. Es besteht kein Achtstundentag mehr. In den Industrien, wo noch



Die österreichische Eisenbahnerorganisation, und mit ihr die ganze Arbeiterbewegung Oesterreichs und dem deutschsprachigen Landesteil der tschechoslowakischen Republik, stand am 10. Mai ds. Js. an der Bahre des noch nicht 60 Jahre alten Veterans aus der Heldenzeit des Sozialismus, Franz Lill.

Lill war ein „self-made man“ der Bewegung. Mittellos und fast ohne Schulbindung trat er als 13jähriger Porzellan-Malerlehrling ins Leben. Sozialistische Lektüre, die ihm von einem Arbeiter zugesteckt wurde, weckte seinen Wissensdrang. Unter bedrückenden materiellen Verhältnissen unternahm er es, sich selbst wissenschaftliche Bildung beizubringen. Der Autodidakt entwickelte sich sprunghaft zum Zeitungskorrespondenten, zum Journalisten, Schriftsteller, Dichter und Redner. Mit 19 Jahren wurde er Redakteur und Verwalter des sozialistischen „Volkswille“ in Falkenau und bekleidete dieses Amt über 12 Jahre hindurch.

Während 27 Jahren besorgte Lill die Redaktion des „Eisenbahner“, Organ des Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereins des Eisenbahnpersonals in Oesterreich. Unter seiner Leitung entwickelte sich die Zeitung zu einem der besten Fachblätter der europäischen Eisenbahnerbewegung und einem Lehrorgan des Sozialismus von hohem erzieherischem Wert. Ueber den Rahmen des „Eisenbahner“ hinaus hatte Lills Name guten Klang in der gesamten Arbeiterpresse Oesterreichs und der Tschechoslowakei; er war ein beliebter Referent in allen Bildungsvereinen und ein gesuchter Redner für Volksversammlungen.

Lill hatte viele Freunde auch jenseits der Grenzen seines Heimatlandes. Für sie alle und nicht zuletzt für die I.T.F. ist die Kunde seines Todes eine ergreifende Trauerbotschaft.

Mitteilungen des Sekretariats.

Eingegangene Beiträge.

Für 1929.		
Lettländische Kraftfahrer	Fl.	15.—
Spanische Seeleute (La Naval)	„	42.—
Schwedische Stewards (Schweden-Amerika-Linie)	„	33.—
Argentinische Eisenbahner (Confraternidad)	„	4200.—
Steuerer Britisch-Indiens	„	59.50
Eisenbahner in Niederländisch-Indien	„	72.—
Estländische Kraftfahrer	„	15.—



Die Tagung der Eisenbahner-Sektion der I. T. F. in Madrid (28. April bis 3. Mai 1930).

Wer gewohnt ist, internationalen Konferenzen beizuwohnen, dem hat die Madrider Tagung der I.T.F. vollste Befriedigung geschenkt. Internationalen Zusammenkünften hatten nun einmal Schwierigkeiten und Unvollkommenheiten an, die man in den einzelnen Ländern nicht findet. Wir denken dabei nicht an die Verschiedenheit der Sprachen, sondern eher an die manchmal grundverschiedenen Anschauungen und Verhältnisse, welche die Debatten beeinträchtigen, sie als oberflächlich erscheinen lassen und vielfach zu Kompromissen führen, die weder die eine noch die andere Seite zufriedenstellen. Würde der Mangel an Zeit solchen Konferenzen kein frühzeitiges Ende machen, so wäre es möglich, ein Einvernehmen herbeizuführen, und der Schwierigkeiten Herr zu werden.

Das Gelingen unserer Eisenbahnerkonferenz ist nach unserem Dafürhalten darauf zurückzuführen, dass von vornherein die Voraussetzungen zu einem erfolgreichen Verlauf gegeben waren, nicht nur weil die Referenten ihre Thesen vorher eingeschickt hatten, sondern auch weil die verschiedenen Tagesordnungspunkte schon bei früheren Anlässen be-

sprochen worden waren; es kam also weniger darauf an, ein ganz neues Werk zu schaffen, als an alte Arbeit die letzte Hand anzulegen.

Und dann spielen natürlich die Umstände, unter denen die Einberufung einer Konferenz erfolgt, keine geringe Rolle. Unsere Konferenz tagte kurz vor dem grossen Kongresse der Eisenbahngesellschaften, auf dem auch Personalfragen besprochen werden sollten, ohne dass es aber die Regierungen und Gesellschaften für nötig gehalten hätten, die Ansichten des Personals vertreten zu lassen. Mit Ausnahme der englischen Arbeiterregierung, welche ihrer Delegation unsern Kollegen Cramp, Vorsitzender der I.T.F., beigab und der französischen Regierung, welche in ihre Delegation 2 Personalvertreter aufnahm, hatten es alle anderen Regierungen für überflüssig gehalten, den Wünschen des Personals Rechnung zu tragen. Es blieb uns daher keine andere Möglichkeit, als die Abhaltung einer demonstrativen Konferenz, um auf diese Weise die Forderungen des Personals zum Ausdruck zu bringen und dafür die öffentliche Meinung zu gewinnen. Dies ist in Spanien zweifelsohne gelungen.



In unseren Händen sind nicht weniger als 500 Ausschnitte aus Artikeln und Notizen, die in 200 spanischen Zeitungen erschienen sind und wir wissen, dass die ganze internationale Presse ausführliche Berichte über unseren Kongress gebracht hat. Deshalb sind wir auch davon überzeugt, dass der nächste internationale Kongress der Gesellschaften anders aussehen wird und dass die Regierungen zu der Einsicht kommen werden, dass die Eisenbahnerschaft das Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht nicht nur auf nationalem, sondern auch auf internationalem Boden durchsetzen will.

Es ist nicht möglich, an dieser Stelle eine Uebersicht über die Debatten zu geben. Dies ist aber auch nicht nötig, denn mit Genugtuung können wir feststellen, dass alle Eisenbahnerzeitungen lange Artikel über die Konferenz bringen. Wir beschränken uns deshalb darauf, die Bedeutung unserer Tagung klarzulegen.

Als Kollege Trifon Gómez, Generalsekretär des spanischen Eisenbahnverbandes und Mitglied des Generalrats der I.T.F. am Montag, 28. April, abends, die Konferenz eröffnete (nach spanischer Gewohnheit war die Eröffnung auf den Abend angesetzt worden) waren 50 Vertreter aus 13 Ländern mit weit über einer Million Mitglieder anwesend. Es waren auch Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes, der spanischen Gewerkschaftszentrale und der sozialistischen Partei und des der I.T.F. angeschlossenen spanischen Transportarbeiterverbandes zugegen. Die nicht vertretenen Verbände hatten Begrüssungsschreiben geschickt und als Beweis dafür, welches Interesse die spanischen Eisenbahner der Konferenz entgegenbrachten, waren aus allen Teilen Spaniens über 100 Briefe und Telegramme eingelaufen.

Ferner lag ein Brief von italienischen Eisenbahnern vor, die an der Tagung nicht teilnehmen konnten; darin versicherten sie, im Geiste mit uns zu sein und der Internationale nach wie vor treu zu bleiben.

Dieses Interesse zeigte sich auch durch die fortwährende, starke Besetzung der Tribünen mit Eisenbahnern, was ein Blick auf das in dieser Nummer aufgenommene Bild des schön ausgeschmückten Festsalles des Volkshauses beweist.

Es gibt auch noch andere erfreuliche Dinge, die auf die günstig Abwicklung einer solchen Tagung einwirken. So hatte die Ortsgruppe Murcia (bei Valencia) des spanischen Eisenbahnverbandes 1 000 herrliche Apfelsinen und Blumen zur Verzierung der Delegiertentische gespendet. Wer etwa noch glauben sollte, dass wie man öfters hören kann, in Spanien nicht gearbeitet werde, der hätte sich auf dieser Konferenz eines Besseren belehren lassen können. Die Sitzungen fanden von 9—1 und von 4—8 Uhr statt. Dazu kamen noch 2 Abendsitzungen, sodass die Konferenz die Delegierten vollständig mit Beschlag belegt hat. Umso willkommener war der



von den spanischen Organisationen angebotene Ausflug nach Toledo, welcher am 1. Mai stattfand. Wegen der innerpolitischen Verhältnisse konnten am 1. Mai in Madrid keine Strassendemonstrationen gehalten werden, sonst wären die Delegierten natürlich mitmarschiert. Es fanden allerdings abends im Volkshause und an anderen Stellen grosse Versammlungen statt. Dies darf aber nicht so aufgefasst werden, als sei am 1. Mai in Madrid gearbeitet worden. Im Gegenteil! Die Stadt hatte einen sonntäglichen Charakter; viele Läden waren sogar geschlossen. Die Kraftdroschken, die sonst die Strasse beherrschten, waren so gut wie ganz verschwunden.

Am Freitag, den 2 Mai, begab sich die Konferenz in der Mittagspause nach dem Grabmal des verstorbenen grossen Führers der spanischen Arbeiterbewegung, Pablo Iglesias, wo der Vorsitzende der Konferenz, Kollege Cramp, im Namen der I.T.F. und ihrer Mitglieder den grossen Spanier durch eine Kranzniederlegung ehrte.

Erst am Samstagnachmittag konnte die Konferenz aufgehoben werden. Die Tagesordnung war erschöpft und für jeden Punkt gerade genügend Zeit geblieben, um eine erspriessliche Diskussion zu ermöglichen, sodass alle Beschlüsse einstimmig gefasst werden konnten. Die angenommenen Resolutionen bringen wir in der nächsten Nummer. Es sei hier nur noch erwähnt, dass beschlossen wurde, das besonders wichtige Referat des Kollegen Bratschi baldmöglichst in 5 Sprachen im Druck herauszugeben. Dem Kollegen Gómez wurde ein goldenes Abzeichen der I.T.F. überreicht.

Schliesslich fand am Sonntag ein Aus-

flug in die Berge statt. Die meisten Delegierten sind am Sonntag abgereist. Die schönen und erfolgreichen Tage in Madrid werden allen Konferenzteilnehmern lange in Erinnerung bleiben.

Fortschrittliches Japan.

In gewissen Gegenden, wo die Angestellten der japanischen Staatsbahnen in der Nähe ihrer Arbeitsstätten wohnen müssen, werden von der Eisenbahnverwaltung kostenlos Wohnhäuser zur Verfügung gestellt. Gegenwärtig gibt es mehr als 15 000 solcher Häuser. Ferner gibt es eine grosse Anzahl von Schlafräumen für das Zugpersonal und Mietwohnungen für Gruppen Werkstättenarbeiter. Da allen japanischen Arbeitern das tägliche Bad zur Gewohnheit geworden ist, gehören Badehäuser zur Einrichtung der meisten Eisenbahndepots. Diese Badehäuser stehen auch den Familien der Angestellten zur Verfügung. Es gibt auch eine Anzahl von Eisenbahnerklubs, welche den Mitgliedern Bibliotheken, Spielräume und Sportanlagen zur Verfügung stellen.

In Tokio besteht eine Eisenbahnhochschule, deren durchschnittliche Bevölkerung 200 Schüler beträgt. Ferner bestehen in Tokio sechs amtliche Eisenbahnfachschulen, an deren Unterricht durchschnittlich 4 500 Bedienstete teilnehmen.

Für etwas weniger als 200 000 Bedienstete sind mehr als 800 Aerzte angestellt. Die Verwaltung der Staatseisenbahnen besitzt sechs Krankenhäuser und vier Heilstätten und es wird an die Einrichtung weiterer Anstalten dieser Art gedacht.

Rekrutierung und Ausbildung des Lokomotivpersonals in Deutschland.

Ehe wir in die Besprechung des Gegenstandes eintreten, sei bemerkt, dass in Deutschland Lokomotivheizer und Lokomotivführer zwei getrennte Kategorien bilden. In der Regel wird der Lokomotivheizer nicht zum Lokomotivführer befördert. Nur in den allerletzten Jahren kann eine strikt begrenzte Anzahl Heizer zum Lokomotivführer ernannt werden.

Die Heizerstellen sind den nicht qualifizierten Werkstättenarbeitern, hauptsächlich den Lokomotivputzern und Kohlenladern, als Aufstiegsstellen vorbehalten. Die Lokomotivführerstellen sind grundsätzlich Aufstiegsstellen für qualifizierte Metallarbeiter; der Ernennung zum Lokomotivführer geht keine Anstellung als Heizer voraus.

Die berufliche Ausbildung des Personals, hauptsächlich aber des Lokomotivpersonals, hat zu allen Zeiten die deutschen Eisenbahnverwaltungen sehr beschäftigt. Im Jahre 1878 regelte das preussische Ministerium für öffentliche Arbeiten das Ausbildungswesen; die Vorsteher der Betriebswerke wurden verpflichtet, die Heizer zu unterweisen, während die technischen Beamten sich um die Lokomotivführer bemühen sollten. Diese Unterweisung erweiterte sich in verschiedenen Bezirken zu regelmässigen Kursen. Der Besuch war jedoch nur freiwillig. Darin kam eine Aenderung durch die beiden Ministerialerlasse v. J. 1901 und 1902, welche den Besuch obligatorisch machten.

Der Hauptzweck dieser Kurse war, die vorhandenen Kenntnisse aufzufrischen und zu vertiefen, die Bediensteten mit Neuerungen vertraut zu machen, und grösseres Verständnis für die Sicherheitsbestimmungen zu erwecken. Das Bedürfnis, neue Bedienstete methodisch auszubilden, veranlasste eine Anzahl Bezirksdirektionen zur Einrichtung von Winterkursen für Lokomotivheizer. Diese Kurse wurden von Werkstättenarbeitern ausserhalb der Arbeitszeit besucht.

Im Jahre 1906 schloss das Ministerium Vereinbarungen mit Maschinenbauschulen. Die Schulen erhielten auf die Eisenbahn zugeschnittenes Lehrmaterial; ferner wirkten Eisenbahntechniker als Lehrer mit. Die Absolventen dieser Schulen genossen Vorzugsrechte bei der Anstellung im Lokomotivdienst, während den Eisenbahnwerkstättenarbeitern der Besuch der fraglichen Maschinenbauschulen erleichtert wurde.

In Sachsen organisierten die Lokomotivführer den Berufsunterricht des Lokomotivpersonals selbst. Im Jahre 1903 gründeten sie vier Schulen, die den städtischen Gewerbeschulen in Dresden, Leipzig, Chemnitz und der Ingenieurschule in Zwickau angegliedert wurden. Jeder Lehrgang erstreckte sich auf ein Jahr bei wöchentlich 10 Stunden Unterricht. Das Schulgeld betrug M. 30.— und war von den Schülern selbst zu entrichten. Die Eisenbahnverwaltung unterstützte diese Einrichtungen und übernahm sie in eigene

Regie ab 1922.

Die württembergischen Lehrgänge dauerten $3\frac{1}{2}$ Wochen; in den verkehrsschwachen Zeiten wurden 7 bis 8 Lehrgänge jährlich eingerichtet. Während der Dauer eines Lehrganges waren die Schüler vom Dienste befreit und erhielten die vorgeschriebenen Tagelöhner nebst einer Entschädigung für Prämienverluste. Der Kurs umfasste 168 Unterrichtsstunden, verteilt auf 21 Tage.

Die Eisenbahnverwaltung Mecklenburgs richtete zu Anfang des Jahres 1914 Lehrgänge von einem Jahre ein. An denselben konnten die sich für die Lokomotivführerlaufbahn bestimmenden Schlosser teilnehmen. Es wurde wöchentlich eine Stunde Unterricht während der Arbeitszeit erteilt und zwei Stunden jeden dritten Sonntag vormittag, also ausserhalb der Arbeitszeit.

In der Vorkriegsperiode besass die Badische Eisenbahnverwaltung die am meisten vorgeschrittene Unterrichtseinrichtung. Schon im Jahre 1881 bestand in Baden eine Heizerschule, an deren Unterricht die qualifizierten Metallarbeiter teilnehmen konnten. Ein Lehrgang dauerte etwas mehr als zwei Monate bei täglich 8 Stunden Unterricht.

Der Plan eines verkürzten zweimonatigen Unterrichtskurses enthielt folgende Unterrichtsfächer:

	Stunden- zahl	Tage
Wärmelehre	56	7
Das Notwendigste aus Raum-, Körper-, Na- turlehre und Mechanik	24	3
Westinghouse Bremse.	72	9
Doppelbremse.	12	$1\frac{1}{2}$
Kunze-Knorr-Zusatz- bremse	36	$4\frac{1}{2}$
Kessel und Armatur	24	3
Dampfmaschine	72	9
Gestell	24	3
Besondere Einrichtungen	64	8
Zusammen	384 Std.	48 Tage

Seit der Verschmelzung der deutschen Eisenbahnen in ein einziges Netz werden grosse Anstrengungen für die Einheit-

lichkeit der Unterrichtseinrichtungen gemacht. Es bedarf keiner näheren Erläuterung, dass die geschichtliche Entwicklung diese Bestrebungen an verschiedenen Stellen hemmt. Die nachstehend beschriebene Organisation des Ausbildungswesens des Lokomotivpersonals ist folglich nicht allgemein, sondern nur vorwiegend.

Die in die Bewerberlisten für den Lokomotivdienst eingetragenen Arbeiter und Handwerker werden nach Voraussicht der Bedürfnisse in den Ausbildungsdienst berufen. Die Ausbildung beginnt mit der Beschäftigung in einer Lokomotivrepaurwerkstätte; diese dauert ein Jahr für Heizeranwärter und 2 Jahre für Lokomotivführeranwärter. Während dieser Zeit müssen die Bewerber die wesentlichsten Bestimmungen der Signalordnung und der Fahrdienstvorschriften studieren. Ausserdem müssen sie unterrichtet werden in der rationellen Verwendung der Brenn- und Schmierstoffe, über die Funktion, die Bedienung und Unterhaltung der wichtigsten Organe der Lokomotive.

Auf den Vorbereitungsdienst in den Werkstätten folgt eine 6-monatige Verwendung auf der Lokomotive als Heizer.

Ab diesem Momente wird die praktische Ausbildung durch Schulunterricht (Dienstangängerschule) ergänzt. Es hängt von den Zeit- und Ortsverhältnissen ab, ob dieser Unterricht in Form eines fortlaufenden Kurses stattfindet oder ob er nur an einzelnen Tagen erteilt wird. In beiden Fällen ist das Maximum der Unterrichtsstunden auf 5 pro Tag festgesetzt. Die Höchstanzahl der Schüler beträgt 30.

Nachstehend das Lehrprogramm:

Bei Ueberführung aus dem Dampfbetrieb in den elektrischen Betrieb oder bei Verwendung in gemischtem Betriebe werden alle Lokomotivbediensteten durch einen Ergänzungskursus vorbereitet, dessen Dauer 17 Stunden für die Heizer und 85 Stunden für die Führer beträgt.

Zu den 155 Unterrichtsstunden der Lokomotivführer treten noch 20 Stunden für praktische Übungen.

Der Lehrgang endet nicht mit einer Prüfung. Die Anwärter beider Kategorien müssen nach etwas mehr als 6 Monaten Dienst auf der Lokomotive die Heizer-

Lehrstoff	Heizer	Führer Dampfoko- motiven. Stunden	Führer Elektrische Lokomotiven. Stunden
Ueberblick über den Verwaltungsdienst	6	6	6
Ueberblick über Wirtschaftsführung und Wirtschaftlichkeit	3	3	3
Fahrdienst	12	20	20
Eisenbahnbau- und Betriebsordnung	2	2	2
Telegraphen- und Fernsprechdienst	1	1	1
Pläne, Zeichnungen und Schaubilder	2	2	2
Persönliche Dienstanweisungen	2	2	2
Betriebswerke	2	2	2
Stoffkunde	6	6	6
Lokomotiv- und Triebwagenkunde	17	85	65
Lokomotivdienst	22	22	22
Wagendienst	4	4	4
Stromerzeugungs-, Umformungs- und Stromverteilungskunde	—	—	20
Zusammen Stunden	79	155	155

prüfung ablegen. Nach etwa einem weiteren Jahre Heizerdienst werden die Lokomotivführeranwärter zur zweiten Prüfung, der Lokomotivführerprüfung, berufen.

Nach Massgabe der freien Stellen werden die Heizer durch eine einzige Verwaltungshandlung ernannt. Die Anstellung der Lokomotivführer geschieht in zwei Stufen. Die Anwärter, welche beide Prüfungen bestanden haben, werden zuerst als Reserve-Lokomotivführer angestellt. In dieser Eigenschaft verrichten sie abwechselnd, je nach den Dienstbedürfnissen, Heizer- und Führerdienst.

Die amtliche Unterweisung geht indessen noch weiter. Die Erhaltung der Berufskennntnisse auf einem angemessenen Niveau wird durch Dienstvorträge überwacht. In der Regel findet im Monate ein Dienstvortrag statt, dessen Besuch obligatorisch ist und als Dienst betrachtet wird. Nach Möglichkeit soll der Besuch des Dienstvortrages in der Diensterteilung vorgesehen sein. Es soll vermieden werden, Dienstvorträge in den Abendstunden abzuhalten oder Bedienstete nach beendeter Dienstschrift zum Dienstvortrag heranzuziehen; die Dienstvorträge sollen nicht länger als 2 Stunden dauern.

Gegenstand der Besprechung im Dienstvortrage sind die Dienstvorschriften und ihre Abänderungen, Umgestaltungen und Neuerungen an den Betriebsanlagen, das Studium von Unfällen, Betriebsstörungen oder anderen Ereignissen, Sicherheitsfragen und, soweit dies nötig ist, Gegenstände aus dem Lehrprogramm der Dienst- anfangerschule.

Bezüglich des Lehrmaterials schreibt die Verfügung der Generaldirektion folgendes vor:

„Vielfach sind beim Unterricht für das bessere Verständnis Erläuterungen an Modellen und Abbildungen nicht zu entbehren. Für die Beschaffung von Lehrmittelsammlungen ist deshalb zu sorgen. Nicht erforderlich ist es, dass jede Unterrichtsstelle mit einer vollständigen Sammlung ausgestattet wird. Bei zweckmässiger Verteilung wird eine einzige Wandersammlung insbesondere bei Heranziehung von Wanderlehrern und bei Verwendung von Unterrichtswagen den Bedürfnissen eines grösseren Bezirks genügen.

Die Lehrmittelsammlungen sollen ausser Modellen, Stoffproben, Karten und Lichtbildern auch die für den Unterricht erforderlichen Lehrbücher, Leitfäden und Dienstvorschriften enthalten.

Den Lehrern ist eine eisenbahnfachliche Unterrichtszeitschrift fortlaufend zu überweisen.

Bei wichtigen Vorträgen kann es sich empfehlen, den Teilnehmern einen Auszug aus dem Vortrag in Form eines Unterrichts- oder Merkblattes auszuhändigen.“

Bezüglich der Unterrichtsräume für Dienstvorträge ist vorgeschrieben:

„An allen grösseren Unterrichtsstellen soll ein besonderer Unterrichtsraum vorhanden sein, der bei günstiger Lage von mehreren Dienststellen gemeinsam benutzt werden kann.

Der Unterrichtsraum ist mit dem erforderlichen Schulgerät auszurüsten und soll möglichst auch die Vorführung von Lichtbildern gestatten. Wo auf kleineren Dienststellen kein besonderer Unterrichtsraum gehalten werden kann, soll wenigstens dafür gesorgt werden, dass der verwendete Raum ausreichende Sitzgelegenheit enthält und mit einer Schultafel ausgestattet ist.

In geeigneten Fällen ist ein Unterrichtswagen für die Vorträge heranzuziehen.“

Mit diesem Ueberblick über das amtliche Ausbildungswesen ist die Materie nicht erschöpft. Es besteht ein sehr entwickeltes freies Ausbildungswesen. Die Gewerkschaften aller Richtungen gründeten den Verband deutscher Eisenbahnfachschulen, welcher abgestufte Lehrgänge für sozusagen alle Eisenbahnberufe einrichtet.

Der Verband der Eisenbahnfachschulen organisiert Kurse zweierlei Art: Vorbereitungskurse, welche die allgemeine Bildung vertiefen und reine Berufskurse.

Für eine Reihe von Beamtenstellen muss eine Vorprüfung abgelegt werden, deren Zweck ist, den Beweis zu erbringen, dass der Bewerber eine genügende Allgemeinbildung besitzt, um die von ihm gewählte Laufbahn einzuschlagen. Folglich ist der Berufskursus nur denjenigen Anwärtern zugänglich, welche die Vorprüfung bestanden haben. Ein Bewerber kann sich der Vorprüfung unterziehen, ohne am Vorbereitungskursus teilzunehmen. Zwischen dem Verband der Eisenbahnfachschulen und der Reichsbahngesellschaft besteht ein Vertrag, welcher dem Verband die Befugnis erteilt, die Vorprüfung abzunehmen.

Auf Grund der Unregelmässigkeit der Mussestunden der Schüler funktionieren die Fachschulen nicht ausschliesslich nach dem Schema der Abendschulen; ihre Stundenpläne werden daher vierwöchentlich festgesetzt. Der Vorbereitungskursus für Lokomotivbeamte erstreckt sich auf 4 Semester. Nachstehend der vierwöchentliche Stundenplan:

a. Deutsch	8 Stunden
b. Rechnen	6 "
c. Algebra	2 "
d. Raumlehre	4 "
e. Fachzeichnen	2 "

Zusammen 24 Stunden

Der Berufskursus für Lokomotivbedienstete dauert 2 Semester.

Nachstehend der Stundenplan für eine vierwöchentliche Periode:

a. Allgemeine Verwaltung . . .	2 Stund.
b. Betriebsdienst	4 "
c. Lokomotivbau und Bremsen . . .	4 "
d. Wagenbau	2 "
e. Stoffkunde	2 "
f. Fertigkeitkunde	2 "
g. Maschinentechnische Anlagen . . .	2 "

Zusammen 18 Stund.

Der Kursus endet mit einem der amtlichen Prüfung gleichwertigen Examen, welches durch die Reichsbahngesellschaft anerkannt wird.

Aus dem Organisationsleben.

In Lettland.

Der lettische Eisenbahnerverband hat in den zehn Jahren seines Bestehens manche Schicksalsschläge durchgemacht. Der infolge gewalttätiger Unterdrückung verlorene Streik aus dem Jahre 1921 hatte empfindliche Folgen. Diese sind jetzt einigermaßen überwunden.

Die 16.000 lettischen Eisenbahner teilen sich in drei nicht gleich grosse Lager: Im Jahre 1929 gehörten 5116 dem Lettischen Eisenbahnerverband (I. T. F.) und angeblich 1664 dem „gelben“ Eisenbahnerverein an, während 5500 nicht organisiert waren. Aber diese letzte Ziffer sinkt: die jüngste Agitation führte dem Lettischen Eisenbahnerverband über 900 neue Mitglieder zu, wodurch die 6000 überschritten wurden. Neben den beiden allgemeinen Organisationen besteht der Lokomotivführerverein mit 700 Mitgliedern.

Der Lettische Eisenbahnerverband hat sich innerorganisatorisch sehr gut gefestigt. Seine 30 Ortsleitungen funktionieren tadellos. Eine vom Verband gegründete Genossenschaft und zwei Sparkassen erfreuen sich eines geregelten und beständigen Geschäftsganges. Als weitere Bindemittel der Mitglieder an die Organisation bestehen eine Sterbekasse und eine Arbeitslosenversicherung. Mit der Bildungsarbeit sind allenthalben verheissungsvolle Anfänge gemacht; die Bibliothek der Zentrale und der Abteilungen wird fleissig benützt.

Die lettische Regierung hat das Washingtoner Abkommen über den Achtstundentag, wenn auch unter Vorbehalt, ratifiziert. Depot-, Werkstätten- und Streckenarbeiter haben die 45-Stunden-Woche, die übrigen Eisenbahner den 208 Stunden-Monat. Aber, in Lettland ist eine Stunde ein anderer Zeitbegriff als anderswo, wenigstens im Betriebsdienst, wo der 208-Stunden-Monat gilt. Als effektive Arbeitszeit werden angerechnet:

33 %	der gesamten Dienstzeit im Bahnbewachungsdienst,
50 %	der gesamten Dienstzeit im Bahnhof- und Reservedienst,
80 %	der gesamten Dienstzeit im Güterbegleitdienst,
85 %	der gesamten Dienstzeit im Personenzugbegleitdienst,
85 %	der gesamten Dienstzeit auf der Lokomotive im Güterzugdienst,
90 %	der gesamten Dienstzeit auf der Lokomotive im Personenzugdienst.

Auf den Dienstposten mit Wechselschicht werden monatlich sage und schreibe zwei Ruhetage gewährt. Und auch das ist noch zum grossen Teil Theorie, denn vielfach wird für den Ruhetag keine Ablösung gestellt.

Wenn das dem Geist der Ratifikation des Washingtoner Abkommens entspricht, dann sind wir, offengestanden, am Ende unseres Lateins!

Etwa zwei Drittel des Personals erhalten Monatsgehälter; das andere Drittel sind Tagelöhner.

Gemäss den Berechnungen des Letti-

schen Gewerkschaftsbundes erfordert das Existenzminimum 140.—Lats*) monatlich. Von diesem Minimum sind die Löhne noch weit entfernt.

Das besoldete Personal ist in 20 Besoldungsgruppen eingeteilt; das Monatsgehalt der untersten Gruppe beträgt 84 Lats, das der höchsten 740 Lats. Dazu kommen 12-24 Lats Kinderzulagen.

Den Tagelöhnern ergeht es noch schlechter; ihre Löhne betragen 2.80-3.20 Lats pro Tag. Die Handwerker und Arbeiter der Depots und Werkstätten verdienen infolge der Akkordarbeit mehr; ihr Lohn erreicht den Durchschnitt von 100 Lats im Monat. Die Tagelöhner erhalten keine Familienzulage und sind auch nicht pensionsberechtigt.

Auf diese wirklich nicht glänzenden Arbeitsbedingungen unternimmt die bürgerliche Regierung noch Angriffe, die selbstverständlich gegen die untersten Stufen gerichtet sind, während es den Staatsbahnen finanziell nicht gerade schlecht geht. Bei einem Betriebskoeffizienten von 83.55 machten die Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1927/1928 einen Ueberschuss von 792 Millionen Lats. Der Eisenbahnverband und der Gewerkschaftsbund haben sich kräftig zur Wehr setzen müssen, um Lohnkürzungen (durch Verwandlung von Beamten in Tagelöhner) und Arbeitszeitverlängerungen durch Personalabbau vorzubeugen.

In Rumänien.

Der am 16. und 17. Juni 1929 in Bukarest wiederrichtete Verband der Eisenbahnergewerkschaften baut mit vieler Mühe seine inneren Einrichtungen auf. Die Arbeit ist ein gut Stück gediehen und zeigt sich nunmehr auch nach aussen.

Am 20. Februar erschien die Nummer 1 des Verbandsorgans in drei Ausgaben, und zwar in Rumänisch (*Munchitorul Căilor Ferate*), Deutsch (*Der Eisenbahnarbeiter*) und Ungarisch (*Vasutasok Lapja*).

Die Zeitung gibt einen ersten Einblick in rumänische Verhältnisse. Die faschistische Vorgängerin der Bauernregierung Maniu hat eine nette Bescherung hinterlassen: eine verfallene Eisenbahn, zerrüttete Betriebsverhältnisse, einen noch mehr zerrütteten Personalkörper, geplünderte und bestohlene, ausgeraubte Fürsorgekassen, eine bankrotte Staatsbahnkasse. Wie es unter solchen Verhältnissen, auch nach dem Verschwinden der „avareskanischen“ (des Generals Avarescu) Oberdespoten, um die Arbeitsbedingungen bestellt ist, lässt sich ausmalen. Und doch übertrifft die Wirklichkeit fast die Phantasie.

„Eine verzweifelte Lage!“ lautet die Ueberschrift eines Berichtes über eine Lohnkürzung von 25—33% in den Werkstätten, über 280 Dienststunden im Monat, wovon 40 nicht bezahlt werden, über *regelmässige* Dienstschichten von 7.30 Uhr morgens bis 2 Uhr nachts, über Krankheitsbehandlung statt Behandlung, über Verwendung von Eisenbahnern als Dienstmädchen und Aschenbrödel höherer Beamten, über Materialmangel in den Werkstätten.

*) 1 Lat = 1.— Schw. Fr.



Die Bedeutung des Kraftwagens bei den nordamerikanischen Eisenbahnen.

In stets grösserem Umfange findet in den letzten Jahren der Kraftwagen Verwendung im Personen- und Güterbeförderungsdienst der nordamerikanischen Eisenbahngesellschaften.

Im Jahre 1925 gab es nur 10 Gesellschaften, die Kraftomnibusse besaßen; bis zum Jahre 1929 war diese Zahl auf 78 gestiegen. Um diese Zeit wurden 2400 Wagen zur Personenbeförderung verwendet, während im Frachtverkehr mit Lastkraftwagen, der eine ähnliche Entwicklung durchmacht, bei 55 Eisenbahnen ca. 5900 dieser Wagen im Dienst standen.

Verschiedene Bahngesellschaften benutzen Kraftomnibusse nicht nur als Zubringer für ihre Bahnstrecken; sie lassen Personenkraftwagen auch innerhalb ihrer Streckennetze, teilweise sogar parallel den Bahnlinien und auf langen Strecken verkehren. Die kapitalkräftigen Eisenbahngesellschaften suchen sich ferner unabhängig zu machen, indem sie selbst oder durch ihre Kraftwagenunternehmen fremde Kraftwagensgesellschaften aufkaufen.

Aehnliche Bestrebungen zeigen sich im Güterverkehr. Viele Gesellschaften haben gerade im Jahre 1929 zahlreiche Vereinbarungen mit fremden Lastwagensgesellschaften gelöst mit der Folge, dass die Zahl der eigenen Kraftwagenunternehmen und ihrer Fahrzeuge ganz bedeutend zugenommen hat. Dabei wird das Ziel verfolgt, den Güterverkehr durch eigene Lastwagen allmählich zu einer vollkommenen *Haus-zu-Haus-Beförderung* auszugestalten.

Am stärksten macht sich jetzt aber das Bedürfnis nach einer allgemeinen Regelung des zwischenstaatlichen öffentlichen Kraftwagenverkehrs geltend. Man hofft, dass sich der Kongress in diesem Jahre in erster Linie mit der Erledigung der Gesetze über die Besteuerung und Haftpflicht der Kraftwagenunternehmen befassen wird.

Erhöhung der Benzinsteuern in Deutschland.

Der deutsche Reichsfinanzminister plant die Neubelastung der Kraftverkehrswirtschaft mit 70 Mill. M durch Erhöhung der Benzinsteuern. Laut einer Entschliessung, die in einer im März d. J. in Berlin abgehaltenen Protestversammlung der am Kraftverkehr interessierten Verbände angenommen wurde, bedeutet dies eine 20 prozentige Mehrbelastung der Kraftverkehrswirtschaft, die für 1930 bereits 350 Mill. M an Sonderabgaben aufzubringen habe. Die Verbände erheben gegen die geplante Mehrbelastung die schärfsten Einsprüche. Sie halten bei ihrer Durchführung Produktionsbeschränkungen und Personalentlassungen und Hand in Hand damit gehend Preis- und Tarifsteigerungen für unvermeidlich.

Sonderstrafvorschrift für Schwarzfahrer in Deutschland gefordert.

Nach einem dem Reichstag vorliegenden Antrag sollen Schwarzfahrer, die vielfach Schuld an Unglücksfällen sind, mit Gefängnisstrafen bis zu 6 Monaten belegt werden.

Noch mehr Ueberfälle auf Droschkenführer

Auf dem Wege von Versailles nach Saint-Cloud wurde in der Nacht vom 14. auf 15. April ein Kraftdroschkenführer von 2 Fahrgästen unter einer unbeleuchteten Eisenbahnbrücke überfallen und seiner Barschaft beraubt. In früher Morgenstunde fand ihn ein Berufskollege, bewusstlos auf der Strasse ausgestreckt. Die Missetäter hatten ihn zunächst mit einer Handvoll Pfeffer geblendet und darnach durch Bauchstoss bewusstlos niedergeschmettert.

Gegen Ende Februar wurde in der Tschechoslowakei ein ähnlicher Ueberfall verübt. Ein Mietkraftwagenchauffeur hatte einen Unbekannten von Brünn nach Tschonowitz zu bringen; er musste unterwegs unter dem Vorwande, man habe eine falsche Richtung eingeschlagen, umkehren, wobei der Fahrgast dem Chauffeur von hinten eine Schlinge um den Hals warf. Letzterer liess das Steuer los und blieb mit dem sich überstürzenden Wagen, der zunächst auf einen Baum stiess, bewusstlos im Strassengraben liegen.

Automatischer Haltestellen-Anzeiger.

Aus England wird die Erfindung eines neuen automatischen Haltestellen-Anzeigers gemeldet. Die Vorrichtung wird vom Führer des Wagens betätigt. Die Fahrgäste können daran jederzeit ablesen, auf welchem Punkt der Strecke sie sich befinden.

Strassenbau.

Mit dem Bau der 126 km langen Autostrasse Mailand-Turin wird jetzt begonnen. Die Baukosten betragen 145 Mill. Lire (rd. 32 Mill. M), wovon der italienische Staat etwa ein Drittel übernimmt. Die Strasse umgeht alle Ortschaften — diese erhalten Zufahrtstrassen — und wird mit der Autostrasse Mailand-Como verbunden.

Zur Erweiterung des ungarischen Strassennetzes, womit demnächst begonnen werden soll, ist dieser Tage eine Anleihe bei schweizerischen Finanzmagnaten in Höhe von 20 Millionen Goldfranken perfekt geworden.

Aus dem Verkehrsunfallstatistik — Berlin.

Die Berliner Strassenverkehrsunfälle, die im letzten Vierteljahr 1929 6808 betrogen, sind im 1. Vierteljahr 1930 auf 5346 (Zusammenstösse und Unfälle) zurückgegangen. Dabei ist noch zu berücksichtigen, dass in dem Berichtsvierteljahr (Januar bis März 1930) die Zahl der Kraftfahrzeuge von 96082 auf 98398, d. i. um 2316 oder 2,4 vH. gestiegen ist.

Insgesamt wurden 111 (im vorangegangenen Vierteljahr 48) Personen getötet und 2128 (2741) verletzt, 4286 (5644) Fahrzeuge wurden leicht und 1155 (1327) schwer beschädigt. Von den Getöteten waren 29 (13) Fahrer, 9 (3) Fahrgäste und 74 (32) Fussgänger, von den Verletzten 687 (824) Fahrer, 495 (708) Fahrgäste und 946 (1209) Fussgänger.

Folgende Kraftfahrzeugarten wurden von den Unfällen betroffen: 2432 (3092) private Personenkraftwagen, 1351 (1885) Last- und Geschäftskraftwagen, darunter 131 (262) mit Anhängern, 66 (125) Zugmaschinen, 2099 (2459) Kraftdroschken, 415 (565) Kraftomnibusse und 733 (829) Krafträder.

In 2655 (3412) Fällen wurde die Ursache des Zusammenstosses festgestellt. 65,2 (66,4) vH. aller Unfälle wurden durch Fahrer verursacht, 23,1 (17,9) vH. durch Fussgänger, 4,3 (5,0) vH. durch Fahrzeuge und 2,14 (0,7) vH. durch sonstige Ursachen.

Vom Fahrzeugführer wurde der Unfall verursacht durch: zu schnelles Fahren 453 (680), zu schnelles Vorbeifahren an haltender Strassenbahn 46 (52), Fahren auf falscher Strassenseite 124 (164), Ausserachtlassen des Vorfahrtsrechts 402 (408), Ueberholen an Biegung oder Kreuzung 222 (283), vorschriftswidriges Einbiegen 259 (324), Unterlassen des Warnungszeichens 134 (174), Betrunkenheit 88 (105), Erkrankung 2 (3). Von den Fahrern, die Unfälle verursacht hatten, waren 20 (32) weiblichen Geschlechts; von diesen verstiessten gegen die Verordnungen: 8 (5) durch zu schnelles Fahren, 3 (2) durch Fahren auf falscher Strassenseite, 4 (16) durch Ausserachtlassen des Vorfahrtsrechts, 1 (2) durch Ueberholen an Biegung oder Kreuzung, 3 (4) durch vorschriftswidriges Einbiegen und 1 (3) durch Unterlassen des Warnungszeichens.

Von allen an den Unfällen beteiligten Kraftfahrzeugführern waren 4262 (5475) — davon 3 (8) weibliche — Berufsfahrer, 31 (42) hatten keinen Führerschein, 1006 (1290) den Führerschein noch nicht 1 Jahr und 1177 (1411) länger als 5 Jahre.

Vom Fussgänger wurde der Unfall verursacht

durch: Unachtsamkeit oder Spielen auf der Fahrbahn 363 (320), Gebrechlichkeit 33 (25), Betrunktheit 46 (51), Sturz vom Gefährt 50 (74), Arbeiten auf der Fahrbahn 12 (39), Auf- und Absteigen bei Strassenbahn oder Omnibus 87 (74), Warten auf Strassenbahn oder Omnibus 17 (21), Anhängen an Fahrzeuge 6 (7).

Kongress der holländischen Privatchauffeuere.

Am Sonntag, den 6. April, fand in Amsterdam die 16. jährliche Generalversammlung des Niederländischen Verbandes der Privatchauffeuere statt. In einer Begrüssungsansprache wies der Vorsitzende des holländischen Gewerkschaftsbundes darauf hin, wie notwendig es ist, der konzentrierten Macht der Arbeitgeber eine noch grössere Macht der Arbeitnehmer gegenüberzustellen; zur Verstärkung der Gewerkschaftsbewegung sei auch die Verschmelzung kleiner Verbände notwendig. Für die Privatchauffeuere sei es wichtig, einen Einfluss auf die öffentliche Meinung auszuüben. Im allgemeinen habe man eine ganz verkehrte Auffassung über den Beruf eines Privatchauffeuers. Im März 1929 ergab eine bei 456 Privatchauffeuern vorgenommene Untersuchung folgendes:

Sonntags frei waren 72; an einem anderen Tag 87; einmal in 14 Tagen 154; zu unbestimmten Zeiten 48.

Eine regelmässige Arbeitszeit (ca. 10 Stunden im Tag) hatten nur 150, eine unregelmässige 306 Chauffeuere. Am 5. Dezember 1929 hat der zuständige Minister erklärt, die Privatchauffeuere würden unter die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes fallen, während er am 27. März 1930 erklärte, es sei schwierig, sie diesem Gesetz zu unterstellen, da sie nicht in einem Unternehmen tätig seien.

Kollege *Sormani* von der „Niederländische Unie van Chauffeurs“, angeschlossen dem Holländischen Zentralverband der Transportarbeiter, legte in kameradschaftlicher Weise dar, dass die beiden Verbände eng miteinander verwandt sind. „Wir haben uns durch den gewerkschaftlichen Kampf immer mehr genähert. Wie die Mitglieder meines Verbandes sind auch die Privatchauffeuere in sozialer Hinsicht benachteiligt. Die Unie hat für verschiedene Gruppen ihrer Mitglieder Verbesserungen durchzusetzen vermocht, so eine Arbeitsregelung für die Omnibuschauffeuere und eine Regelung über den Ruhetag, die für alle Chauffeuere eingeführt werden muss.“

Schliesslich forderte *Sormani* die Privatchauffeuere auf, in enger Fühlung mit der Arbeiterbewegung als solcher zu bleiben. Eine eventuelle Verschmelzung mit der „Unie“ sei eine Frage der Zeit und Entwicklung. Durch einen Zusammenschluss könne im Interesse aller Berufsangehörigen ein viel grösserer Einfluss ausgeübt werden; ein Zusammengehen könne man aber nicht erzwingen.

Nach vorausgegangener Diskussion wurden die Berichte des Sekretärs, des Kassierers und des Verwalters der Erwerbslosenunterstützungskasse gutge-

heissen. Das Verbandsvermögen ist von fl. 6 792.32 am 1. Januar 1929 auf fl. 9 816.28 gestiegen. Für einen gemäss Beschluss des letzten Kongresses geschaffenen Kampffonds wurden die Satzungen festgelegt. Ferner hat der Kongress verschiedene Aenderungen der Verbandsstatuten beschlossen. Im Jahre 1930 soll eine lebhaftige Agitation durch Verteilung von Broschüren etc. betrieben werden.

Mit grosser Stimmenmehrheit wurde ein Antrag der Ortsgruppe Amsterdam auf Sitzverlegung des Verbandes vom Haag nach Amsterdam angenommen.

STRASSEN BAHNEN

Abschaffung der Strassenbahn in Innern der Stadt Rom.

Der anwachsende Verkehr in Rom macht das Verkehrsproblem immer komplizierter. Das innere der Stadt mit seinen engen Strassen und seinen zahlreichen historischen und archäologischen Bauten stellt die massgebenden Behörden vor fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Da eine Reihe von Strassen der Stadt keine Bürgersteige besitzen — es führen bisher Strassenbahnen mit einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von nur 7 km in der Stunde hindurch —, wird der Verkehr für die Fussgänger immer gefährlicher. Dies führte die Stadtverwaltung Rom zu dem Beschlusse, ab 1. Januar 1930 die Strassenbahn in der Innenstadt abzuschaffen und sie durch Omnibusse zu ersetzen. Die Strassenbahn wird bis an die Peripherie der Innenstadt herangeführt, wo sie eine Ringstrasse bilden soll. Von 7 Punkten dieses neuen Strassenbahnringes sollen dann die Autobuslinien nach verschiedenen Richtungen der Altstadt fahren. Es ist ferner ein weiter ausserhalb der Stadt gelegener zweiter Strassenbahnring geplant. Die Autobus-Zubringerlinien in den Aussenteilen der Stadt sollen vorläufig bestehen bleiben und später im Bedarfsfalle durch Strassenbahnlinien ersetzt werden. Diese Umstellung machte auch eine Aenderung der Tarife notwendig. Der Fahrschein mit Berechtigung zur Benutzung der Strassenbahn und des Autobusses innerhalb einer Stunde ist beibehalten worden; der Fahrpreis wurde aber von 70 Centimes auf 1 Lire erhöht. Ausserdem gibt es einen Einheitstarif für Strassenbahn- und Autobusfahrten sowie Fahrschein mit Umsteigeberechtigung. An Sonntagen wird ein besonderer Zuschlag von 10 Centimes erhoben, dessen Ertragnis für die Bekämpfung der Tuberkulose verwendet wird.

Man verspricht sich von dieser Umstellung des öffentlichen Verkehrs in Rom eine regelmässige Abwicklung des Verkehrs, geringere Störungen und Unterbrechungen, welche die Verhältnisse in letzter Zeit fast unerträglich machten. Eine dauernde Besserung kann aber nur durch eine Untergrundbahn geschaffen werden, deren Bau erst vor kurzem beschlossen wurde. Das Netz wird zunächst 24.5 km lang sein und drei Linien umfassen, welche sich am Hauptbahnhof, am Piazza Venezia und am Piazza Colonna kreuzen und auch die Vororte bedienen. Nach vorliegenden Schätzungen dürfte der Bau etwa 12 Jahre in Anspruch nehmen; die Anlagekosten werden auf 700 Millionen Lire geschätzt.



Kombinierung von Luft- und Eisenbahnreisen.

Der vor einiger Zeit in Berlin zusammengetretene internationale Eisenbahn-Verkehrsausschuss hat bedeutende Beschlüsse bezüglich der internationalen Zusammenarbeit zwischen Flugzeug und Eisenbahn gefasst. Bekanntlich besteht in Deutschland eine Regelung, wonach es Fluggästen nach Unterbrechung der Luftreise gestattet ist, die Reise per Bahn fortzusetzen. Nun haben die Vertreter Belgiens, Englands, Frankreichs und Italiens das deutsche sog. „Fleiperverkehrssystem“ angenommen und zum Zwecke einer weitgehenden internationalen Zusammenarbeit auch den anderen Ländern empfohlen, den Luftreisenden nach freiwilliger oder unfreiwilliger Unterbrechung der Reise auf Grund des Flugscheines die Weiterreise nach einem u. U. ganz anderen Ziel als ursprünglich vorgesehen zu gestatten.

Luftverkehr zwischen Deutschland und der Türkei.

Die Deutsche Luft-Hansa beabsichtigt eine Luftpostlinie (für Post und Fracht) von Gleiwitz nach Angora einzurichten. Sie soll im Anschluss an die in Gleiwitz eintreffenden Nachtschnellzüge befliegen werden, wodurch der jetzt 3 Tage beanspruchende Postverkehr zwischen Berlin und der Türkei auf 24 Stunden verkürzt wird.

Ein Luftverkehrsmonopol für Portugal?

Die portugiesische Regierung soll mit einer portugiesischen Luftverkehrsgesellschaft, hinter der französische Interessen stehen, einen Vertrag abgeschlossen haben, wodurch die Gesellschaft auf 30 Jahre ein Monopol für den gesamten Luftverkehr über portugiesischem Boden erhält. Nach diesem Vertrag würde Frankreich über den Luftraum über allen portugiesischen Besitzungen verfügen können und das Monopol für den Transozean-Luftverkehr zwischen Europa und Afrika sowie zwischen Europa und Amerika an sich bringen. Allen Flugzeugen, die nicht der Monopolgesellschaft gehören, soll das Landen auf portugiesischen Flugplätzen verboten werden. Gegen die Durchführung des bisher noch nicht veröffentlichten Vertrages hat der Gesandte der Vereinigten Staaten in Lissabon bereits Protest eingelegt. Dies steht auch von anderen Ländern zu erwarten.

SEELEUTE

Das neue Seemannsrecht in den Niederlanden.

Von H. Van DUGTEREN,

Kassierer des Holländischen Transportarbeiter-Verbandes.

„Hinsichtlich ihrer gegenseitigen, sich aus den privatrechtlichen Bestimmungen ergebenden gesetzlichen Rechte und Pflichten sollten Reeder und Seeleute auf einem Fusse vollständiger Gleichheit stehen“.

Entschliessung der Internationalen Maritimen Konferenz vom Jahre 1920 in Genua.

Die alten gesetzlichen Vorschriften, unter welche die Seeleute in den Niederlanden heute fallen, sobald sie sich verheuert haben, finden sich im Handelsgesetzbuch und in dem Gesetz über den Haushalt und die Zucht auf den Kaufahrtschiffen, dessen Zusammenstellung an längst vergangene Zeiten erinnert.

In kurzer Zeit wird dieses alte Seemannsrecht in den Niederlanden seine Jahrhundertfeier begehen können, doch in seinen Grundsätzen ist es bedeutend älter, denn es war vollständig auf Zustände und Verhältnisse eingestellt die viel weiter als ein Jahrhundert zurückdatieren und es deckte sich in keiner einzigen Hinsicht mit den modernen Auffassungen über den Arbeitsvertrag dieser Zeit.

Als Beweis für das Alter dieses überlebten Gesetzes und die darin niedergelegten Auffassungen sei darauf hingewiesen, dass darin noch Klauseln stehen für den Fall, dass ein Seemann auf seinem Schiffe durch Seeräuber zum Sklaven gemacht wird. In solchen Fällen hatte der Reeder zur Befreiung des Seemannes ein Lösegeld bis fl. 500.— zur Verfügung zu stellen; wenn das Vorhaben nicht gelang, so war laut dem Gesetze das Zinserträgnis aus den fl. 500.— für die Familie des gefangenen Seemannes zu verwenden. Der Wert eines Seemannes wurde in jener Zeit nicht hoch angeschlagen. Fünf hundert Gulden waren dem holländischen Kaufmann aus jener Zeit schon viel zu viel; eine ungeheure Summe — und die Seeleute aus dieser Zeit wagten es nicht, sie zu fordern.

Es war in jenem goldenen Zeitalter, wo die Bourgeoisie das Szepter schwang, wo sie die Losung: Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit missbrauchend, die Arbeiterklasse, den aufstrebenden vierten Stand, in schweren Ketten an die dunkle Vergangenheit fesselte.

Das alte Gesetz war ganz auf die mehr oder weniger militaristischen Zustände in der alten Kauffahrt, der Zeit der bewaffneten Kauffahrt, eingestellt. Es

hat selbst in seinen Wortlaut und seinen Darstellungen einen militärischen Anstrich.

Es nennt den Arbeitslohn Sold. Es spricht von Uebergeordneten, von Untergebenen, von Insubordination. Es bezeichnet die Nichteinhaltung des Arbeitsvertrages wie beim Militär mit „Desertation“ und bestraft diese mit Arrest. Die Einhaltung der eingegangenen Verpflichtungen an Bord erzwingt es mit polizeilichen Massnahmen. Es kennt das Anlegen von Hand- und Fusschellen für Verstösse an Bord, es kennt die Einbehaltung der Heuer als Geldstrafe. Es bestimmt über die Beköstigung und Unterkunft des Schiffsmannes so gut wie nichts und gibt ihn auf Gnade oder Ungnade dem Reeder preis. Selbst die Verfügung über die während der Reise verdiente Heuer kann vom Reeder oder dessen Stellvertretenden, dem Kapitän unter Berufung auf das Gesetz abgelehnt werden. In jeder Hinsicht lässt es dem Seemann als freien Arbeiter so wenig Rechte, dass er sich mit Recht nach der Anheuerung als Mensch zweiter Klasse fühlen muss.

In Wirklichkeit hält man sich daher nicht mehr an den Buchstaben des veralteten Gesetzes. Die modernen Auffassungen, welche sich in einem dreissigjährigen Kampfe der Seemannsorganisationen gegen das alte Unrecht herausgebildet haben, liessen es sogar im Interesse der Reeder nicht mehr zu, sich nach dem alten Gesetze zu richten. Es hat sich selbst überlebt und das neue Seemannsrecht ist nichts anderes als die Anerkennung der neu entstandenen Rechtsbegriffe soweit die Seeleute als Arbeiter und die veränderten Verhältnisse in der Handelsmarine in Betracht kommen. Dreissig Jahre des Kampfes von dem Zeitpunkte ab, wo die erste Seemannsorganisation entstand, waren notwendig, um dieses Resultat zu erreichen. Und noch stets weigert sich die Klasse der Unternehmer hartnäckig und grimmig, die Rechte der Arbeiter anzuerkennen.

Das neue Seemannsrecht, wie dies am 27. März 1930 von der holländischen zweiten Kammer angenommen wurde und demnächst von der ersten Kammer wahrscheinlich bestätigt wird, geht von dem Standpunkte aus, dass das Arbeitsrecht für den Seemann auf den selben Rechtsgrundsätzen fussen muss wie dasjenige der Arbeiter an Land. In dieser Hinsicht dürfte auch die im Jahre 1920 der Internationalen Arbeitskonferenz in Genua angenommene Entschliessung, deren Wortlaut am Kopfe dieses Artikels als Motto aufgenommen wurde, nicht

ohne Einfluss gewesen sein. Die Regierung hat dies in der Begründung zu dem Gesetzantrag auch anerkannt. An sich liegt darin ein gewisses Anzeichen dafür, dass das Vorgehen von Einrichtungen wie der Völkerbund und das Internationale Arbeitsamt für gewisse Arbeitergruppen von grosser Bedeutung sein kann. Die Uebereinkommen und Erklärungen des I.A.A. sollten für die Gewerkschaften jedes Landes ein Ansporn sein, den Kampf für die Verwirklichung ihres Zieles mit grösstem Eifer fortzusetzen. Dass sich der niederländische Gesetzgeber bei der Verteidigung des neuen Gesetzentwurfes auf internationale Uebereinkommen berufen konnte, erhöhte dessen Wert. Andererseits ist es ein unhaltbarer Zustand geworden, für die Seeleute weiterhin eine Ausnahme-Gesetzgebung gelten zu lassen, besonders nachdem sie sich zu einem direkten Widerspruch mit den Grundsätzen, die unter den modernen Verhältnissen bei Arbeitgebern und Arbeitnehmern eintraten, ausgewachsen hat.

Nach dem neuen Gesetz tritt der Seemann dann auch nicht mehr in Dienst beim Kapitän sondern direkt beim Reeder. Der Reeder wird also für seinen Teil dem Seemann gegenüber für die Einhaltung des geschlossenen Arbeitsvertrages verantwortlich gemacht. Dadurch verliert die Musterrolle, der jahrhundertalte Vertrag, ihre Bedeutung als Arbeitskontrakt. Nach dem neuen Recht stellt sie nur noch ein Namensverzeichnis der Schiffsbesatzung dar; ferner wird ein schriftlich abgeschlossener Arbeitsvertrag zwischen Reeder und Schiffsmann obligatorisch gemacht.

Dieser Vertrag kann auf verschiedene Art geschlossen werden, z. B. auf eine bestimmte Reisedauer, also unter Angabe einer bestimmten Zeitdauer, auf eine unbegrenzte Reisedauer, sodass im voraus keine bestimmte Zeitdauer vereinbart wird, oder für eine oder mehrere Reisen. Wird für eine bestimmte Reisedauer angemustert und endigt diese während einer Reise, so kann in dem Hafen, der zuerst angegangen wird, angemustert werden. Ist das Dienstverhältnis auf unbestimmte Zeit eingegangen worden, so ist es dem Schiffsmann freigestellt, zu einem beliebigen Zeitpunkte abzumustern, vorausgesetzt dass er die vereinbarte Kündigungsfrist einhält. In beiden Fällen der Lösung des Dienstverhältnisses im Auslande hat der Schiffsmann Anrecht auf Rückbeförderung nach den Niederlanden auf Kosten der Reederei oder, falls es sich um einen Nicht-Holländer handelt, nach seinem eigenen Lande oder nach dem Hafen, wo die Reise angetreten wurde. Unter Einhaltung dieser Verpflichtung ist es auch dem Reeder freigestellt, den Schiffsmann zu entlassen.

Wurde für eine oder mehrere Reisen gemustert, dann endigt die Reise in dem Niederländischen Hafen, wo sie begonnen hat. Der Reeder kann jedoch das Dienstverhältnis auch in einem ausländischen

dischen Hafen lösen sofern die Niederlande innerhalb 24 Stunden erreichbar sind; in diesem Falle hat der Reeder die Rückbeförderungskosten des Schiffsmannes unter Fortzahlung der Heuer für diesen Tag zu tragen.

Im neuen Gesetze sind ferner eine Reihe dringender Gründe angeführt, die den Seemann berechtigen, die Einhaltung des Heuervertrages zu verweigern und den Dienst zu verlassen. Solche Gründe sind: wenn mit dem Heuervertrag oder dem Gesetz in Widerspruch stehende Befehle gegeben werden; wenn das Schiff einen Hafen eines kriegführenden Landes anlaufen soll, es sei denn, dass dies vorher besonders vereinbart wurde; wenn der Reeder das Schiff zu allgemeinen ungesetzlichen Handlungen, zum Schleichhandel u. dgl. verwenden will; wenn Misshandlungen an Bord stattfinden, die Unterkunftsverhältnisse schlecht sind, verdorbener oder ungenügender Proviant verabreicht wird und wenn das Schiff die Flagge wechselt. So viel über den Heuervertrag und dessen Einhaltung.

Bezüglich der Heuer bestimmt das neue Gesetz, dass der Schiffsmann während der Reise Anspruch auf regelmässige Auszahlung der verdienten Heuer in Höhe von bis zu 5/6 hat. Zwischen jeder Heuerzahlung muss jedoch ein Zeitraum von 7 Tagen liegen. Ferner ist bestimmt, dass der Reeder gehalten ist, auf Wunsch 2/3 der Heuer an die Familie des Schiffsmannes auszuzahlen. Laut Gesetz muss Mehrarbeit entschädigt werden.

Geht das Schiff verloren, so ist der Reeder verpflichtet, dem Schiffsmann die Heuer auf die Dauer von 2 Monaten, vom Zeitpunkt des Schiffsverlustes an gerechnet, fortzuzahlen. Bekommt der Schiffsmann in dieser Zeit andere Arbeit, so endet sein Anspruch mit dem Zeitpunkt, wo diese Arbeit aufgenommen wird.

Wird die Heuer an Bord in ausländischer Währung ausbezahlt, so ist der Kapitän verpflichtet, dem Schiffsmann mitzuteilen, zu welchem Kurse das ausländische Geld gekauft wurde. Diese Bestimmung wurde um Missbräuchen vorzubeugen, in das Gesetz aufgenommen.

Was die Verpflegung und die Unterkunft betrifft, so ist die Regierung nach dem Gesetze verpflichtet, bei Durchführung dieses Gesetzes Vorschriften über die Verpflegung zu erlassen. Dadurch wird die Möglichkeit geschaffen, auf neu zu bauenden sowie auf den bereits vorhandenen Schiffen für bessere Logisräume zu sorgen. Ferner ist die Reederei gehalten, mehr als bisher darauf zu sehen, dass die verabreichten Mahlzeiten gut und zweckentsprechend sind.

Stellt es sich während der Reise heraus, dass die Verpflegung oder die Unterkunft schlecht ist, so kann 1/3 der Mannschaft bei einem Konsulat oder lokalen Behörden eine Untersuchung beantragen, um feststellen zu lassen, dass die Beschwerden berechtigt sind. Ist dies erwiesen, dann ist der Kapitän ver-

pflichtet, für die notwendigen Abhilfemassnahmen zu sorgen.

Auch im neuen Gesetze gibt es Strafvorschriften für den Fall von Verstössen an Bord. Diese Strafvorschriften sind aber sehr abgegrenzt und in Verbindung damit gibt es allerlei andere Vorschriften, um Unbilden zu vermeiden. So ist der Kapitän verpflichtet, vor der Verhängung von Strafen den zu strafenden Schiffsmann in Gegenwart zweier Zeugen, die möglichst vom gleichen Rang wie der zu strafende Schiffsmann sein sollen, zu vernehmen.

Weigert sich der Kapitän, den Schiffsleuten Urlaub zu geben, um an Land zu gehen, dann muss der Weigerungsgrund den Schiffsleuten schriftlich mitgeteilt werden. Dadurch können die Gründe zu einer Weigerung geprüft und etwaige Beschwerden von vornherein durch Rücksprache vermieden werden.

Nach dem alten Gesetz kann ein Seemann, welcher nach Abschluss des Heuervertrages den Dienst nicht antritt, auf Ersuchen des Reeders von der Polizei zwangsmässig an Bord gebracht werden. Dieses Unrecht wird durch das neue Gesetz gutgemacht. Künftig wird es nicht mehr möglich sein, von der Polizei solche Zwangsmassnahmen zu verlangen.

Auch die Desertation, die Entweichung aus dem Dienste in einem in- oder ausländischen Hafen, wird auf Grund des neuen Gesetzes nicht mehr mit Gefängnis bestraft, wie dies nach dem alten Gesetz vielfach zulässig ist. Wie oft diese Straftat nach dem alten Gesetz noch vorkam, zeigen die Zahlen aus einem verhältnismässig kleinen Fischerhafen mit nur geringer Handelsschiffahrt, wo allein im Jahre 1929 in nicht weniger als 60 Fällen Strafen wegen Desertation verhängt wurden. Es kann angenommen werden, dass nach dem alten Gesetze in den Häfen der Niederlande alljährlich in einer grossen Anzahl Fälle Gefängnisstrafe wegen Desertation verlangt wurde.

Im neuen Gesetze ist nur in einem einzigen Falle bei Desertation Gefängnisstrafe vorgesehen, u. z. dann, wenn die Entweichung das Schiff, die Ladung und die Mitfahrenden in unmittelbare Gefahr bringt. Dies ist aber, wenn das Schiff in einem Hafen angelegt hat, nur in seltenen Ausnahmen denkbar, während Desertation auf hoher See bisher nur in der Romantik vorkam.

Schliesslich sind in dem neuen Gesetz zwei neue, sehr wichtige Grundsätze des Arbeitsrechtes verankert. Zunächst wird gemäss dem einschlägigen, für die Arbeiter an Land geltenden Gesetze der Anspruch auf Krankenhilfe geregelt; diese beträgt 80% der Heuer und ist für die Dauer von 26 Wochen von dem Zeitpunkt ab gerechnet, wo der kranke Schiffsmann das Schiff verliess, zu gewähren; in bestimmten Fällen kann der Unterstützungsanspruch auf 52 Wochen ausgedehnt werden.

Im Entwurf zum Gesetze war ein für die Dauer der Erkrankung zu zahlender Heuersatz von 70% vorgeschlagen. Durch

Amendement schlug der Vorsitzende des Verbandes, Brautigam, gleichzeitig Parlamentsmitglied, bei der Verhandlung im Parlament die Erhöhung dieses Satzes auf 80% der Heuer vor, was trotz des Widerstandes der Regierung mit Stimmenmehrheit angenommen wurde.

Ausserdem gewährt das neue Gesetz dem Schiffsmann Anspruch auf Ferien unter Fortzahlung der Heuer. Dies ist die erste gesetzliche Ferienregelung, die in den Niederlanden durchgeführt werden konnte. In einer Reihe von Industrien gibt es allerdings tarifvertragliche Regelungen über Ferien, doch jeder Vorstoss bei der Regierung, für die Arbeiter gesetzlich Ferien festzulegen, wurde bisher zurückgewiesen. Dass es die Seeleute in der Handelsschiffahrt sind, für welche die Ferien zuerst gesetzlich anerkannt wurden, ist nach all den erlebten Zurücksetzungen doppelt erfreulich.

Ueber die beiden zuletzt behandelten gesetzlichen Ansprüche wäre, soweit die Seefischerei in Frage kommt, noch zu bemerken, dass der Heuersatz im Krankheitsfalle nur 50% beträgt und 18 Wochen lang ausbezahlt wird. Ferner gelten die Ferienbestimmungen nicht für die Fischerei. Man ist dabei hauptsächlich von der Erwägung ausgegangen, dass die Fischerei Saisonbetrieb sei.

Wenn die erste Kammer das neue Gesetz bestätigt haben wird — und dass dies bald geschieht, ist so gut wie sicher —, ist damit der Seemann in seiner Stellung als Arbeiter mit seinen Arbeitsbrüdern in den Betrieben an Land gleichgestellt. Er wird dann kein Mensch, kein Arbeiter zweiter Klasse mehr sein.

Die Seeleute und die Organisationen sind damit aber noch nicht im geringsten zufriedengestellt, denn was bewilligt wird, ist kaum die Hälfte dessen, was als Grundlage eines guten Arbeitsrechtes für notwendig erachtet wird.

Die Regierung hat nämlich nur den ersten Teil der Arbeit der vorbereitenden Kommission, welche den Gesetzentwurf ausarbeitete, beim Parlament eingereicht. Den zweiten Teil der Arbeit der Kommission hat sie einbehalten. Und gerade dieser zweite Teil ist für das Seemannsrecht von nicht geringerer Bedeutung. Dieser zweite Teil, der ebenfalls als Entwurf vorliegt, enthält die Garantien zu der genauen Einhaltung und Durchführung dessen, was unlängst als neues Seemannsrecht angenommen wurde. Er sichert das Kontrollrecht. In diesem zweiten Teil wird die Einrichtung von Seemannsämtern in jedem Hafen vorgeschlagen; diese Ämter sollen zu gleichen Teilen aus Vertretern der Reeder- und Seemannsorganisationen zusammengesetzt sein. Die Seemannsämter wählen aus ihrer Mitte ein Seegewerbegericht, das unter dem Vorsitze eines besoldeten Amtsrichters stehen soll. Dieses Seegewerbegericht soll für die Schlichtung von Streitigkeiten, die sich bei der Durchführung des neuen Seemannsrechtes und des Heuervertrages ergeben, zu-

Peter Back †



Am 28. April d. J. wurde der Vorsitzende des Seemannsverbandes in Dänemark im Alter von nur 42 Jahren vom Tode ereilt. Kamerad Back befand sich auf einer Reise zwecks Besuch der Ortsverwaltungen des Verbandes und in Odense wurde er von einer Krankheit überfallen. Bei seiner Rückkehr nach Kopenhagen wurde eine doppelseitige Lungenentzündung festgestellt und schon nach wenigen Tagen ist er dieser Krankheit erlegen.

Kamerad Back gehörte vielleicht nicht zu den am meisten hervortretenden Gewerkschaftsführern; er war vielmehr ein fleissiger, stiller Arbeiter. Kamerad Back hat des Seemannslebens harte Schule mitgemacht und es gab nichts im Seemannsberufe, womit er nicht durch und durch vertraut gewesen wäre. Er gab auch sein

ständig sein. In dem Seegewerbegericht soll auch die Seemannsorganisation eine Vertretung erhalten. Ferner sollen Streitigkeiten, welche sich aus zwischen Reeder- und Seemannsorganisationen geschlossenen Tarifverträgen ergeben, vor dem Seegewerbegericht verhandelt werden. Dies bedeutete also, dass gesetzlich, unter Hinzuziehung der Gewerkschaft, darüber gewacht würde, dass die Tarifverträge auch tatsächlich eingehalten werden.

Den Seemannsämtern müssten auch die Arbeitsnachweise für Seeleute unterstellt werden, sodass niemand angeheuert werden könnte, ohne beim Arbeitsnachweissamt eingeschrieben zu sein. Der nach dem früheren Gesetz mit der Anheuerung beauftragte Beamte, der für seine Handlungen so gut wie niemandem Rechenschaft schuldig ist, würde dem Seemannsamt direkt unterstellt werden.

Diesen Teil der Arbeit der vorbereitenden Kommission behält die Regierung zurück, weil sie sich nicht mit den sich daraus ergebenden Folgen befassen möchte. Es würde dadurch der Gewerkschaft ein gewisses Mitbestimmungsrecht im Schiffahrtsgewerbe eingeräumt, wovon keine der bürgerlichen Parteien im Parlament etwas wissen will.

Doch auch dieses Stück Arbeitsrecht, dieses Seemannsrecht, wird früher oder später einmal kommen müssen. Und die

Bestes, wenn es sich um die Wahrung der Seemannsinteressen handelte und manchen harten Strauss hatte er anzufechten.

Schon als junger Mann kam Kamerad Back in die Gewerkschaftsbewegung. Im Seemannsverband arbeitete er zunächst als Agitator, bis er im Jahre 1925 Vorsitzender der Organisation wurde. Damals befand sich die Organisation in einer ziemlich kritischen Lage; unter der Leitung des Kollegen Back entwickelte sich aber der Verband zu einer Organisation, die alle Ehre verdient. Ganz besonders arbeitete Kamerad Back für die Regelung der Arbeitsbedingungen auf den zahlreichen kleinen Fahrzeugen, welche man als nicht zu der eigentlichen dänischen Handelsflotte gehörig betrachtet.

Bei unserer Internationale ist Back als stiller Kamerad auf unseren Zusammenkünften bekannt, ein Kamerad, der keine Mühe scheute, wenn Seemannsinteressen auf dem Spiele standen. Auf den Internationalen Arbeitskonferenzen in Genf fehlte er nie, wenn Seemannsfragen behandelt wurden, auf der Baltischen Ladelinienkonferenz vertrat er die dänischen Seeleute und er stand mitten in den Vorbereitungen zu der Internationalen Ladelinienkonferenz, die demnächst in London zusammentreten wird, als der Tod seinem Leben ein Ende machte.

Mit dem Kameraden Back verlieren die dänischen Seeleute einen eifrigen Kämpfer für ihre Sache und international werden wir einen treuen Kameraden und hingebungsvollen Mitarbeiter vermissen.

Er ruhe in Frieden!

Organisation wird alles daransetzen, dies zu beschleunigen.

Gelingt es, den zweiten Teil obenerwähnter Arbeit ebenfalls gesetzlich festzulegen, dann werden die Seeleute der Niederlande ein gut Stück Arbeitsrecht erobert haben!

Wie lange noch ?

Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes, der vom 24. bis 29. April in Paris eine Sitzung abhielt, besprach sich u. a. auch über die Frage, wie und wann das Problem der internationalen Regelung der Arbeitszeit für Seeleute in Genf weiterbehandelt werden soll.

Man wird sich erinnern, dass die im Oktober v. J. in Genf abgehaltene XIII. Internationale Arbeitskonferenz sich in erster Lesung mit dem Problem befasst und der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes Richtlinien für einen an die Regierungen auszusendenden Fragebogen aufgestellt hat. Man erwartete nun, dass noch in diesem Jahre entweder auf einer maritimen Sonderkonferenz oder auf einer allgemeinen Arbeitskonferenz an Hand eines Uebereinkommensentwurfes, der vom Direktor auf Grund der von den Regierungen beantworteten Fragebogen ausgearbeitet wurde, die zweite Lesung erfolgen würde.

Das Ergebnis der Beratungen in Paris

entspricht keineswegs diesen Erwartungen. Dass die Herren Unternehmer auch diesmal wieder ihr Bestes getan haben, um unsere Bemühungen zu sabotieren, ist selbstverständlich. Und wenn man bedenkt, dass man dort stets im Geiste der Versöhnung beisammen sitzt, ist es ebenso selbstverständlich, dass ihnen dies zum Teil gelungen ist. Nach langer Diskussion wurde beschlossen, dass im Jahre 1931 eine dreiteilige Vorbereifungskonferenz, zusammengesetzt aus Vertretern der Regierungen, der Seeleute und der Reeder in den Seeschiffahrt treibenden Ländern, einberufen werden soll, die dann den vom Direktor des I.A.A. aufgestellten Entwurf zu dem genannten Uebereinkommen beurteilen darf.

Die Schlussfolgerungen der dreiteiligen Konferenz sollen dann dem Verwaltungsrat des I.A.A. unterbreitet werden, der seinerseits bestimmen wird :

- 1.) den Zeitpunkt, an welchem die Angelegenheit auf einer Arbeitskonferenz in Genf in zweiter Lesung behandelt werden soll;
- 2.) ob dies auf einer maritimen Sonderkonferenz oder auf einer Internationalen Arbeitskonferenz zu geschehen hat.

Dies bedeutet also : wieder warten ! Man hat anscheinend keine Eile. Die Seeleute warten ja schon so lange, weshalb sollten sie nicht noch ein bisschen länger warten ?

Schliesslich gilt heute noch Wort für Wort, und wird auch weiterhin Gültigkeit behalten folgende vom Vorsitzenden der Arbeitnehmergruppe am Schlusse der IX. Internationalen Arbeitskonferenz vom Juni 1926 im Namen der Seeleute-delegierten abgegebene Erklärung :

„Die Seeleute können eine Verbesserung ihrer Lage nur erreichen kraft eigener Anstrengungen und kraft ihrer eigenen Organisationen“.



Esperanto im Dienste des Ferienaustausches der Eisenbahnerkinder.

„Der Eisenbahner“, das Zentralorgan des deutsch-österreichischen Eisenbahnpersonals, veröffentlicht in seiner Nummer vom 9. 5. 1930 einen an die ausländischen Eisenbahner-Esperantisten gerichteten Aufruf der esperantistischen Eisenbahner Oesterreichs, worin ein Vorschlag gemacht wird, eine internationale Ferienaustauschaktion der Eisenbahnerkinder einzuleiten. Der Aufruf hat folgenden Wortlaut :

Al niaj eksterlandaj kamaradoj !

„ . . . Por konatigi al niaj idoj la eksterlandajn cirkonstancojn kaj por agrablighi al ili la feriojn, la aŭstria ferojvostaj esperantistoj deziras interŝanĝi siajn infanojn kun infanoj de esperantistaj kamaradoj en eksterlando. En Aŭstrio la ferioj komenciĝas la 15an de julio kaj daŭras ĝis la 1a de septembro. Por krei tiamaniere familian vivon inter la tut-eŭropa ferojvostaro, ni petas, bonvolu la eksterlandaj kamaradoj anonci sin, citante la nombron de la infanoj, kondiĉojn kaj tempon de la interŝanĝo al k-do Franz Presselmaier, Wien XII. Tannbrückgasse 24, 2 Stg. II/45.