

VÖLKERFRATTE

**ORGAN DER INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITERFÖDERATION**

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

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

AUS DEM INHALT:

Ein ruhmreiches Blatt aus der Ge- schichte der I. T. F.	62
Bücher über die Faszismus	62
Lebenszeichen aus Italien	63
Faschistische Gewerkschaftsprakti- ken in China	63
Mitteilungen des Sekretariats. . . .	63

Eisenbahner:

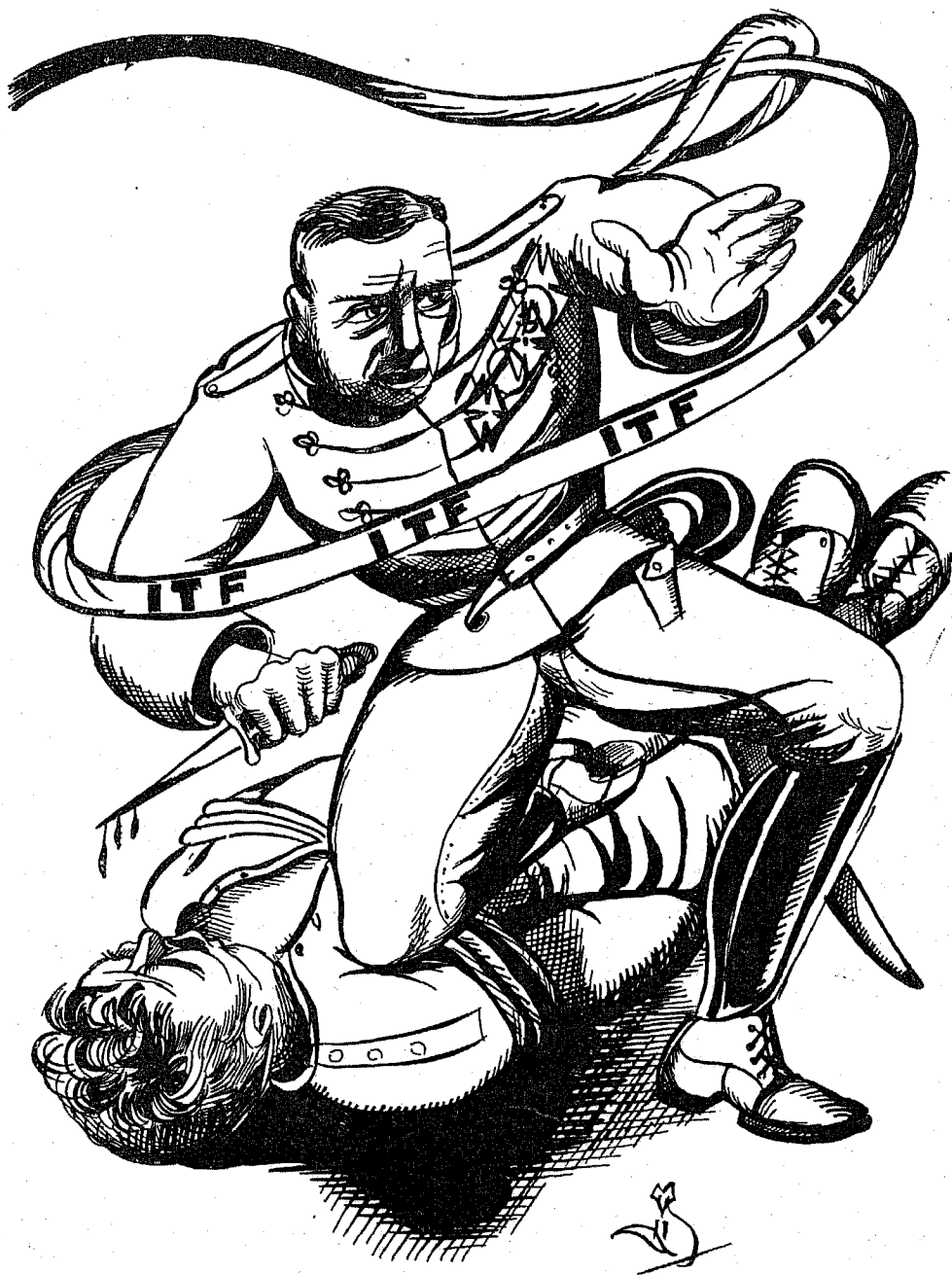
Der Kampf der österreichischen Eisenbahner	64
Die Beschlüsse der Internationalen Eisenbahnerkonferenz, abgehalten am 28., 29., 30. April, 2. u. 3. Mai 1930	65
Die I. T. F. in Genf.	66
Eisenbahnverwaltungs- und Auf- sichtspersonal	67
Bei den englischen Eisenbahnbeam- ten	68

Transportarbeiter:

Transportarbeiterlöhne in Buenos- Aires	69
Das Hafentarbeiterabkommen in Schweden angenommen.	69
Bericht über die Sitzung des Stän- digen Ausschusses für Strassen- verkehr beim Völkerbund	70

Seeleute:

Magrini abgesägt	71
Die Arbeitszeit und der Seemann . .	72



VOR 10 JAHREN.

Ein ruhmreiches Blatt aus der Geschichte der I. T. F.

Am 20. Juni waren es 10 Jahre, als unter Leitung des I.G.B. der Boykott gegen Ungarn begann, — eine Tat, die grösser und von weittragenderer Bedeutung ist als alles andere, was die Arbeiterbewegung international vor- und nachher getan hat oder versucht hat zu tun.

In Ungarn war das Proletariat, nachdem die Räterepublik nach kurzer Dauer gestürzt worden war, den grässlichsten Verfolgungen ausgesetzt. Die Bourgeoisie rächte sich in sadistischer Weise für die ein paar Monate lang ausgestandene Angst, sie könne ihre Vorrechte für immer verlieren. Die Koalitions- und Versammlungsfreiheit wurde aufgehoben, die Gewerkschaften wurden aufgelöst, ihr Eigentum beschlagnahmt, die Führer und Vertrauensleute hinter Schloss und Riegel gesetzt. Zehntausende, denen vielfach bloss durch anonyme Briefschreiber „kommunistische Gesinnung“ zur Last gelegt wurde, wurden in überfüllte Gefängnisse und Internierungslager geworfen, die wahre Seuchennester waren. Ein Recht der Berufung gab es nicht. Bekenntnis zum Marxismus und zum Klassenkampfgedanken waren Verbrechen, die in Gefängnissen und Internierungslagern gebüsst werden mussten. Wer gefangen wurde, blieb gefangen und wurde als Missetäter behandelt, 7, 8 Monate und noch länger ohne eine Untersuchung, oft ohne die Möglichkeit zu haben, sich einen Verteidiger zu verschaffen. Die Polizeibüros und Gefängnisräume waren moderne Folterkammern, wo Verdächtige unter Leitung weissgardistischer Offiziere auf tierischste Weise gemartert und geschändet wurden. Die schlimmsten Qualen und Folterungen wurden ausgedacht und verübt, um „Bekennnisse“ herauszulocken. Frauen wurden in Gegenwart ihrer festgebundenen Männer vergewaltigt, Mädchen die Brüste abgeschnitten. Männer mit stumpfen und rostigen Messern kastriert, Juden kreuzweise an Türen genagelt und Kommunisten oder wer als ein solcher galt, lebendig begraben.

Keiner der durch religiösen Fanatismus irrsinnig gewordenen Inquisitoren des Mittelalters ist mit den Ketzern so umgegangen wie die „Edelsten der Nation“ unter Leitung des Massenmörders Horthy mit den ungarischen Arbeitern umgegangen sind.

In ihrer Not wandten sich diese Anfang 1920 um Hilfe an den I.G.B. Monatelang versuchte die Leitung der Gewerkschaftsinternationale durch Proteste und Vorstellungen bei der ungarischen Regierung, bei den alliierten Mächten, die auf die ungarische Regierung einen grossen, entscheidenden Einfluss hätten ausüben können, beim Obersten Rat und beim Völkerbund eine Aenderung in dem bestehenden Zustand zu erlangen. Verge-

bens! Die ungarische Regierung und alle anderen Regierungen und Regierungsinstanzen, Dieb und Diebesgesellen, liessen sich nicht herab, zu antworten. Es wurde weiter gemordet, weiter gemartert, weiter geschändet.

Dann beschloss die Leitung des I.G.B., nach Rücksprache mit den angeschlossenen Gewerkschaftszentralen und mit der I.T.F. über Ungarn den ökonomischen Boykott zu verhängen, das Land von der übrigen Welt abzuschneiden und dadurch auf die Machthaber in- und ausserhalb des Landes voll bestialischen Terrors einen solchen Druck auszuüben, dass eine Aenderung des Regimes folgen musste.

Der I.T.F., den ihr angeschlossenen Transportarbeitern, dem Eisenbahnpersonal, den Arbeitern in der Binnenschifffahrt und im Landtransport wurde die Aufgabe, den Beschluss des I.G.B. in die Tat umzusetzen. *Sie haben es getan!*

In der Nacht vom 20. auf den 21. Juni wurde der Verkehr von und nach Ungarn in den Ländern eingestellt, wo Transportarbeiter der I.T.F. angeschlossen waren. 6 Wochen lang hat der Boykott gedauert unter dem Widerstand aller derjenigen, welche in Europa zu den Machthabern gehörten, unter wütemdem Geheul der christlichen und nichtchristlichen Reaktionären und Liberalen, und leider ohne Mitwirkung derjenigen, für welche die I.T.F. nicht links und nicht revolutionär genug war und ist. Der Boykott musste eingestellt werden, weil in zwei an Ungarn grenzenden Ländern, in Jugoslawien und Rumänien, die Arbeiterbewegung zu „revolutionär“ war, um an einer Aktion der I.T.F. teilzunehmen und deshalb den Verkehr nach dem Osten und dem Süden lustig weiter treiben liess, während im Westen und Norden die der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahner und Transportarbeiter — in Oesterreich und in der Tschechoslowakei — unter grossen Opfern, in prächtiger Disziplin die Grenzen, allen Drohungen der Ententeregierungen zum Trotz, geschlossen hielten.

Der Hauptgrund zur Aufhebung des Boykottes lag in dem Umstand, dass der Boykott in Ungarn selbst nicht den versprochenen und erwarteten Widerhall fand. Die ungarischen Arbeiter konnten nicht in Bewegung kommen und hatten nicht den Mut dazu.

Der Boykott musste eingestellt werden, ohne dass das Ziel erreicht war. Der Boykott hatte allerdings eine mildere Behandlung der Gefangenen zur Folge, den schlimmsten Bestialitäten wurde ein Ziel gesetzt, das Regime selbst aber blieb und heute noch, 10 Jahre später, ist das ungarische Proletariat noch nicht einmal im Besitze der elementarsten Rechte auf politischem und ökonomischem Ge-

biet, der Rechte, welche die Arbeiterklasse in anderen Ländern hat, selbst in solchen, die alles andere als demokratisch sind. Ungarn ist heute sogar eine Hochburg der internationalen Reaktion, ein Bundesgenosse Mussolinis und eine ständige Gefahr für den sogenannten Weltfrieden.

Die Arbeiterklasse im allgemeinen und die I.T.F. im besonderen können dennoch auf diesen Boykott Ungarns mit einem gewissen Stolz zurückblicken. Es wurden Fehler gemacht, schwere Fehler, von der Leitung aus. Die Vorbereitung hätte viel besser, die Mitarbeit anderer Organisationen viel tatkräftiger sein sollen — die Organisationen aber, die Führer und Mitglieder, welche den Boykott ausführen mussten, die Eisenbahner und Transportarbeiter Oesterreichs und der Tschechoslowakei, vor allem aber diejenigen Oesterreichs, haben ihre internationale Pflicht als Proletarier glänzend erfüllt und durch die Tat bewiesen, welche Kraft und welche Macht die Arbeiterklasse besitzt, was sie tun kann, wenn sie von einem wirklich revolutionären Willen beseelt ist und sich von ihm leiten lässt. Hätten andere ebenso ihre Pflicht getan wie sie, so wäre der Boykott gegen Ungarn von Erfolg gewesen, so wäre es in der Welt heute wahrscheinlich etwas anders und besser um die Arbeiter bestellt.

Der Boykott gegen Ungarn war der erste und bisher prächtigste Versuch, die Macht der Arbeiterklasse international zugunsten der Klassengenossen in einem anderen Lande anzuwenden. Der Boykott gegen Ungarn bildet, obwohl er misslungen ist, mit der Verhinderung der Munitionstransporte zum Schutze Sowjetrusslands eine ruhmreiche Seite in der Geschichte der I.T.F.

Es ist gut, uns in der heutigen Periode der über die ganze Welt flutenden Reaktionswelle den Boykott gegen Ungarn wieder einmal in Erinnerung zu bringen und einen dankbaren Gruss zu sagen den Kameraden, Bekannten und Unbekannten, die damals nicht nur die Kraft, sondern auch den Willen und den Mut hatten *zur Tat*.

Bücher über den Faschismus.

Im Verlag Valois, Place du Panthéon 7, Paris, erscheinen regelmässig Bücher gegen den Faschismus. Nach Redaktionsschluss erhielten wir ein von dem Ex-Faschisten Georges Valois verfasstes Buch, betitelt: *Finances italiennes*, das wir in der nächsten Nummer besprechen werden.

Ausserdem ist ein Buch erschienen von Bruno Buozzi und Vincenzo Nitti über *Fascisme et Syndicalisme* (Faschismus und Gewerkschaftsbewegung).

Wir bemerken hierzu dass diese Bücher im Kampfe gegen den Faschismus von grösster Bedeutung sind.

Lebenszeichen aus Italien.

Das an die italienischen Arbeiter gerichtete Manifest der I.T.F. hat sein Ziel erreicht! In letzter Zeit erhielt das Sekretariat aus Italien in Form von Beitrags- sendungen greifbare Beweise, dass die italienischen Transportarbeiter sich noch als Mitglieder unserer Internationale betrachten und auf deren Hilfe rechnen zu ihrer Befreiung. Einer unserer Freunde schreibt uns auf einem Blatt des Manifestes selbst:

Kameraden und Freunde!

Wir müssen auf Euch rechnen können. Es ist uns unmöglich, uns zu bewegen, aber wie kommt es, dass der Faschismus noch Freunde im Auslande hat? In Italien verliert er sie alle.

Da der Faschismus immer noch günstige Urteile im Auslande findet, muss man fast annehmen, dass Ihr Eure Pflicht nicht tut. Gebt doch die Wahrheit bekannt. In Italien stirbt man vor Hunger, wir sind es müde, aber ohnmächtig. Jedoch muss der Kampf weitergeführt. . . und gewonnen werden. Trotz allem fehlt es uns nicht an Mut und nicht an Glauben. Möge dies auch von Euch gelten!

Ein anderer schreibt uns:

Warum isoliert Ihr diese Hunde nicht? Es scheint, als ob Ihr zu schlapp im Kampfe wäret. Hier werden die Dinge mit jedem Tage schlimmer und so kann es auf die Dauer nicht weitergehen.

Die I.T.F., dessen sind wir überzeugt, hat jederzeit alles getan was in ihren Kräften stand, um den italienischen Kameraden zu helfen. Wenn wir trotzdem nicht zögerten, diese Vorwürfe wiederzugeben, so geschah dies in der Erwartung, dass die Verbreitung dieses Verzweiflungsrufes mutiger Männer, die für ihr Ideal weiterkämpfen, dazu beitragen werde, die Arbeiterbewegung anzuspornen, mit verdoppelter Energie den Kampf gegen die Tyrannei des Faschismus und für die Befreiung der italienischen Arbeiter zu führen.

Faschistische Gewerkschaftspraktiken in China.

Die vom Internationalen Arbeitsamt veröffentlichte Zeitschrift *Industrial and Labour Information*, Ausgabe vom 31. März d. J., bringt die Hauptbestimmungen eines am 1. November 1929 in China in Kraft gesetzten Gewerkschaftsgesetzes. U. a. heisst es in dem betreffenden Artikel:

Das Gesetz bestimmt, dass Arbeiter beiderlei Geschlechts, welche das 16. Lebensjahr zurückgelegt haben und ein und denselben Beruf ausüben oder in ein und derselben Industrie beschäftigt sind, sich zur Wahrung ihrer beruflichen und geistigen Interessen zu Industrie- oder Berufsverbänden zusammenschließen dürfen. Die Mindestzahl der Mitglieder hat im Falle eines Industrieverbandes 100, im Falle eines Berufsverbandes 50 zu betragen. Andererseits dürfen

Arbeiter in staatlichen Betrieben und Einrichtungen, z. B. solche im Verkehrsdienst, im Heer, in Waffen- und Munitionsfabriken, in sonstigen staatlichen Fabriken, in öffentlichen Schulen und anderen öffentlichen Unternehmen keine Gewerkschaften bilden.

Arbeiter aus einer bestimmten Industrie oder solche die ein und denselben Beruf ausüben dürfen nicht mehr als einen Verband gründen.

Gesetzlich errichtete Verbände sind vor allem befugt, sich auf allen Gebieten der Wohlfahrt zu betätigen, Kollektivverträge abzuschliessen, bei der Regelung von Konflikten mitzuwirken und mit den zuständigen Behörden bei der Vorbereitung und Durchführung der Sozialgesetzgebung zusammenzuarbeiten.

Das Streikrecht wird nur unter gewissen Voraussetzungen anerkannt.

Ein Streik darf nur dann erklärt werden, wenn alle Rechtsmittel der Versöhnung und Schlichtung erschöpft sind und erst nachdem sich die Mitglieder durch eine *Urabstimmung mit einer Zweidrittelmehrheit* dafür ausgesprochen haben. Den Arbeitgebern ist verboten, Arbeiter vor Abschluss der Vermittlungs- und Schlichtungsverfahren zu entlassen.

Andererseits unterstehen die Gewerkschaften von dem Augenblicke an, wo ihre Errichtung genehmigt wurde, bis zu ihrer *Auflösung der Aufsicht von Behörden* des Bezirkes, der Gemeinde oder der Provinz, in welcher die betreffende Organisation ihren Sitz hat.

In obiger Notiz haben wir einige Stellen unterstrichen, die unseres Erachtens deutlich beweisen, dass es in China eigentlich keine Koalitionsfreiheit gibt und dass das fragliche Gewerkschaftsgesetz nach faschistischem Muster zugeschnitten ist. Ferner ist ersichtlich, dass die Gewerkschaften nur dann zu dem Kampfmittel des Streikes greifen dürfen, wenn eine *Zweidrittelmehrheit* der Mitglieder dafür ist; auf diese Weise liegt es nicht bei den Verbänden zu entscheiden, ob und wann zu einem Streik geschritten wird. Bedeutungsvoll ist ferner die Bestimmung, dass einer bestimmten Industrie oder einem bestimmten Berufe nur eine einzige Organisation zugestanden wird. Damit hat man offenbar das faschistische Beispiel nachgeahmt, vor allem insoweit als nur Organisationen, die mit Genehmigung der Behörden gegründet wurden, existieren dürfen. Die ganze Massnahme kennzeichnet die in China herrschenden Verhältnisse; sie sollte für die Arbeitnehmervertreter auf den Internationalen Arbeitskonferenzen ein Anlass dazu sein, sich genauer über die Methoden, durch welche Chinas Arbeitnehmerdelegierte zu den Konferenzen ernannt werden, zu informieren und nötigenfalls dagegen Einspruch zu erheben.

Mitteilungen des Sekretariats.

Bericht über die Sitzung des Exekutivkomitees.

Am 23. und 24. Juni fand im Troelstra-Oord, dem Ferienheim der holländischen Gewerkschaftsbewegung in Beekbergen bei Apeldoorn, eine Sitzung des Exekutivkomitees statt, an der mit Ausnahme des Kollegen A. Forstner, Wien, der wegen parlamentarischer Arbeiten am Erscheinen verhindert war und dessen Stellvertreter, Kollege Bratschi, Bern, ebenfalls nicht imstande war, der Sitzung beizuwohnen, alle Mitglieder teilnahmen. Nach ausführlichen Besprechungen wurde der Tätigkeitsbericht des Sekretariats einstimmig gutgeheissen. Wir entnehmen diesem Berichte, dass die Mitgliederzahl der I.T.F. bedeutend gestiegen ist und am 1. Januar 1930 2 1/4 Millionen überstiegen hat.

2 neue Organisationen wurden zugelassen, nämlich die Organisation der schwedischen Stewards und der Kraftfahrerverband von San Salvador. Eine längere Aussprache fand statt über die Lage in Finnland. Es wurde beschlossen, die Entwicklung der Dinge abzuwarten.

45 Organisationen, darunter so gut wie alle grösseren, haben sich bereit erklärt, den freiwilligen Extra-Beitrag an die I.T.F. für die Propaganda in den ausser-europäischen Ländern zu entrichten.

Im Zusammenhang mit einer im Organ der Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer erschienenen Notiz, wonach Kollege Bidégaray, der als Vertreter der I. T. F. an einer Sitzung des Organisationskomitees für die Regelung der Reichsbahnangelegenheiten teilnahm, die Interessen der deutschen Reichsbahnbeamten vernachlässigt hätte, erwiderte dieser, dass diese Behauptung den Tatsachen nicht entspreche, sondern dass er im Gegenteil sehr nachdrücklich auf die besonderen Verhältnisse der Beamenschaft der Reichsbahn und auf das Beamtenrecht hingewiesen habe. Er protestierte gegen diese Verleumdung und erklärte, dass er fortwährend im Einvernehmen mit den Vertretern des Einheitsverbandes gehandelt und einen Vertreter der G. D. L. in Paris überhaupt nicht zu sehen bekommen habe. Es wurde beschlossen, eine Richtigstellung zu veröffentlichen.

Das von der I.T.F. in Italien verbreitete Manifest zeitigt bereits viele Erfolge. Aus mehreren Städten sind Antworten eingegangen. Weitere Massnahmen im Interesse der italienischen Arbeiterklasse wurden besprochen.

Mit grosser Genugtuung nahm das Exekutivkomitee von den Resultaten der in Madrid abgehaltenen Eisenbahnerkonferenz der I.T.F. Kenntnis. Das Exekutivkomitee genehmigte die besondere Herausgabe des Referates Bratschi.

Im Interesse der Gewerkschaftsbewegung in den Kolonial- und Protektoratländern wurde beschlossen, die in diesen Ländern bestehenden Arbeitsverhältnisse in weiten Kreisen bekanntzumachen. Das Sekretariat erhielt den Auftrag, eine Reihe von Schriften über dieses Thema abzufassen und in den verschiedenen Sprachen zu verbreiten.

Die endgültige Tagesordnung für den Londoner Kongress wurde festgesetzt und die im Auftrag der vorigen Sitzung des Exekutivkomitees vom Sekretariat ausgearbeiteten Anträge über die Zusammensetzung des Generalrates, des Exekutivkomitees und des Sekretariats angenommen. Es wurde beschlossen, diese Anträge auf die Tagesordnung zu setzen.

Nach einer Diskussion über die Schaffung einer Einheitsorganisation für Transportarbeiter in der Tschechoslowakei wurde der Beschluss gefasst, diese Frage auf dem I. G. B.-Kongress in Stockholm zur Sprache zu bringen und auf die baldige Schaffung einer einheitlichen gewerkschaftlichen Landeszentrale zu dringen.

Schliesslich wurde noch eine Anzahl von Unterstützungs- und Beitragsfragen behandelt.

Die nächste Generalratssitzung wird wahrscheinlich kurz vor dem Londoner Kongress in Rotterdam stattfinden.

Zum Kongresse der Arbeiter-Radio-Internationale in Wien wurde Kollege Forstner delegiert, während an den Welt-Esperanto-Kongress in Oxford und an den Allgemeinen Arbeiter-Esperanto-Kongress in London Begrüssungsschreiben geschickt werden sollen.

Eingegangene Beiträge.

Für 1929:

Französischer Hafenarbeiter-Verband Hfl. 360.—

Für 1930:

Belgischer Transportarbeiter-Verband	„	1.427.70
„ Eisenbahner-Verband	„	782 10
Dänischer Transportarbeiter-Verband	„	1.660.62
„ Eisenbahner-Verband	„	522.96
Deutscher Gesamtverband	„	5.953.45
„ Einheitsverband der Eisenbahner	„	3.780.—
Finnischer Transportarbeiter-Verband	„	106.07
Französischer Transportarbeiter-Verband	„	567.30
Französischer Seeleute-Verband	„	90.—
Tschechischer Kraftfahrer-Verband	„	240.—
Italienische Eisenbahner- und Strassenbahner-Verbände	„	48.11



Der Kampf der österreichischen Eisenbahner.

(Die Bundesbahngesetznovelle).

Der seit langer Zeit angekündigte Angriff auf das österreichische Eisenbahnpersonal ist nun erfolgt. Die Regierung hat Ende Mai den Arbeiter-, Handels- und landwirtschaftlichen Kammern den Entwurf einer Novelle zum Bundesbahngesetz vorgelegt, gleichzeitig aber dessen sofortige Einbringung im Parlament bekanntgegeben. Die Kammern haben auf der im Kammerngesetz vorgesehenen Begutachtung der Gesetzentwürfe vor deren Einbringung im Parlamente bestanden. Daher wurde die Einbringung der Gesetzesvorlage im Nationalrate auf den 12. Juni verschoben.

Der den Kammern vorgelegte Gesetzentwurf hat die völlige Entrechtung des Personals vorgesehen:

1. Für die Neuregelung des Dienstverhältnisses wurde der 31. Dezember 1930 als letzter Termin festgesetzt. Sollte unter dem Druck dieses Termines zwischen Personalvertretung und Verwaltung keine Einigung über das neue Dienstrecht zustandekommen oder die Regierung der Vereinbarung nicht beitreten, dann hätte die Neuregelung durch die Regierung im Verordnungswege zu erfolgen.

2. Die bestehenden Vorschriften über die Pensionen sollen „bis auf weiteres“ gelten.

3. Für eine Abänderung der Personalvertretungsvorschrift hinsichtlich Zusammensetzung und Befugnisse der Personalvertretungen wurde der 1. August 1930 als Termin gesetzt. Auch hier behielt sich die Regierung im Falle der Nichteinhaltung des Termines oder der Nichtgenehmigung einer Vereinbarung durch sie die Abänderung im Verordnungswege vor.

4. Auch in der Folge sollten Änderungen des Dienstrechtes oder der Personalvertretungsvorschriften, auch wenn darüber eine Vereinbarung zwischen Verwaltung und künftiger Personalvertretung vorläge, von der Regierung im Verordnungswege verfügt werden können.

Es ist klar, dass mit diesen Bestimmungen eine Entrechtung des Personals vorgesehen war, dass die Zukunft des Eisenbahnpersonals der Verordnungs Gewalt der jeweiligen Regierung überantwortet werden sollte.

In welchem Masse die Rechtslage zu Ungunsten des Personals sich verschie-

ben würde, wird so recht ersichtlich, wenn man sich die gegenwärtigen Bestimmungen des Bundesbahngesetzes vom Jahre 1923 vor Augen hält, nach welchen Abänderungen der zu jenem Zeitpunkt geltenden und die Errungenschaften der Revolution beinhaltenden Vorschriften einschliesslich der Personalvertretungsvorschrift nur dann abgeändert werden können, wenn zwischen Personalvertretung und Bahnverwaltung ein Einvernehmen erzielt wird.

Wäre es bei dem ersten Entwurfe zur Bundesbahngesetznovelle geblieben, dann hätten wir tatsächlich mit einem Ausnahmerecht gegen die Eisenbahner zu tun. Während nämlich das Dienstverhältnis der Bundesangestellten vom Parlament durch Gesetz geregelt ist, für die Privatangestellten die Bestimmungen des Angestelltengesetzes und der Angestelltenversicherung gelten, bei den Arbeitern das Arbeitsrecht in den Bestimmungen der Gewerbeordnung, des Betriebsräte-, des Arbeitszeit-, des Urlaubsgesetzes und im Gesetz über die Kollektivverträge verankert ist, sollte das gesamte Dienstrecht des Eisenbahnpersonals in vollständige Abhängigkeit von der Verfügungsgewalt der Regierung geraten.

Gegen diesen Entrechtungsversuch stellte sich nun unsere Organisation in der Arbeiterkammer zur Wehr, und setzte einen einstimmigen Beschluss der freien, der nationalen und der christlichen Gewerkschaft durch, mit welchem die Vorlage abgelehnt wurde.

Gleichzeitig setzte ein Versammlungsturm im ganzen Lande ein. In zirka 150 Versammlungen an den grossen Verkehrsknotenpunkten, aber auch in den kleinsten Stationen, in den fernsten Tälern erheben sich die Eisenbahner zum Protest gegen die Entrechtung, die an ihnen versucht wird.

Die Regierung hat, wie erwähnt, die Gutachten der Kammern abgewartet, die Einbringung der Gesetzesvorlage im Nationalrate auf den 12. Juni verschoben und hat, wie man sieht, einer wesentlichen Forderung bereits Rechnung getragen: die nunmehr im Parlamente eingebrachte Regierungsvorlage sieht die Regelung des Dienstrechtes nicht mehr durch Verordnung, sondern durch das Parlament vor. Die Auslieferung der Rechte des Personals an die Verfügungen der Regierung ist somit in Wegfall gekommen. Im Parlament müssten die bürgerlichen Parteien die Neuregelung des Dienstrechtes vor den Eisenbahnern verantworten. Weiters ist in der jetzigen

Regierungsvorlage der Termin für die Neuregelung der Personalvertretungsvorschrift einstweilen vom 1. August auf den 1. September 1930 verlegt worden.

Die erste Regierungsvorlage hat auch die Gegnerschaft der Handelskammern gefunden, dieser allerdings nur insofern, als besonders in dem wesentlich gesteigerten Einfluss der Regierung auf die Führung des Betriebes eine unausgesprochene Entkommerzialisierung des Betriebes gesehen wird.

Den eigentlichen Sinn der Bundesbahngesetzreform gibt aber die Regierung im Motivenbericht zum Entrechtungsparagraphen, wobei sie vor groben Unwahrheiten nicht zurückschreckt, mit folgender Begründung selbst an:

„Was die *Personalvertretungsverhältnisse* bei den Oesterreichischen Bundesbahnen anbelangt, gegen welche sich bekanntlich die *Kritik weiterer Kreise der Oeffentlichkeit mit besonderer Schärfe* richtet, so ist dies tatsächlich jenes Gebiet in der Personalwirtschaft der Oesterreichischen Bundesbahnen, auf dem eine

durchgreifende Reform auch von der Bundesregierung nicht nur für unerlässlich, sondern auch für besonders dringlich erachtet wird. Die dermalen in Geltung stehenden Personalvertretungsvorschriften, noch mehr aber die *Art und Weise, wie sie bis in die allerletzte Zeit gehandhabt* wurden, haben eine Reihe von *Uebelständen* gezeitigt, unter denen nicht nur die Unternehmung selbst leidet, sondern die auch dem *Gemeinwohl abträglich* sind und schliesslich sogar dem Bundesbahnpersonal selbst zum Nachteil gereichen. Die Bundesregierung betrachtet es darum als eine der wichtigsten und nächsten Aufgaben bei der Neuordnung der Verhältnisse der Oesterreichischen Bundesbahnen, eine Neuregelung dieser Personalvertretungsvorschriften in einem solchen Sinne herbeizuführen, dass die dermalen zu weitgehende Einwirkung der Personalvertretung auf ein für die Unternehmung *erträgliches Ausmass zurückgeführt*, dass die

Autorität der Verwaltung gegenüber ihrem Personal verstärkt, ihr die erforderliche Freiheit in der Personalwirtschaft wieder gegeben wird und das endlich durch eine Aenderung der Zusammensetzung der Personalvertretung und der Wahlordnung für diese die qualifizierte Angestelltenschaft der Unternehmung in den Stand gesetzt wird, sich in der Personalvertretung in einem ihr nach ihrer Vor- und Ausbildung und nach ihrer Bedeutung im gesamten Betriebs- und Verwaltungsorganismus der Bundesbahnen gebührenden stärkeren Masse zur Geltung zu bringen, als ihr dies die bisherigen Personalvertretungsvorschriften gestattet haben.“

Die Beschlüsse der Internationalen Eisenbahnerkonferenz, abgehalten in Madrid am 28., 29., 30. April, 2. und 3. Mai 1930.

Die Autokonkurrenz.

Die durch die I. T. F. einberufene Konferenz, auf der 1 078 000 organisierte Eisenbahner aus 14 Ländern vertreten waren, hat das Problem der Konkurrenzverhältnisse im modernen Verkehr, insbesondere die Frage des Zusammenwirkens von Eisenbahn und Automobil, gestützt auf den Bericht des Kollegen Bratschi (Schweiz), einer gründlichen Untersuchung unterzogen. Die Konferenz hat sich dabei auf den Boden der von Referenten vorgelegten Thesen gestellt, die für eine vernünftige Arbeitsteilung, die gesetzliche Gleichbehandlung und die Uebernahme der beiden Verkehrsmittel durch den Staat eintreten.

Sie ersucht sowohl die Leitung der I. T. F. als auch die angeschlossenen Organisationen international und in den einzelnen Ländern sich für die in den Thesen niedergelegten Gedanken mit den ihnen zur Verfügung stehenden gewerkschaftlichen, propagandischen und parlamentarischen Mitteln einzusetzen.

Erläuterungen: Jedenfalls ist der Tarifkrieg zwischen den beiden Verkehrsmitteln zu vermeiden, weil er in seiner letzten Konsequenz sich nur gegen das bei den beiden Verkehrsmitteln beschäftigte Personal in Form ungünstiger Arbeitsbedingungen auswirken kann. (Auszug aus These 5).

„Das sicherste Mittel... besteht darin, die beiden Verkehrsmittel in die gleiche Hand zu legen oder sie den von einem gemeinsamen Organ nach den Grundsätzen der Zusammenarbeit aufgestellten Regeln zu unterstellen... Das in einzelnen Ländern angewendete Mittel, sich des Motorfahrzeuges durch Gründung besonderer Gesellschaften unter starker Beteiligung der Eisenbahnen und unter deren massgebenden Einfluss zu bedienen, kann nur als unvollkommenes Aushilfsmittel für eine gewisse Uebergangszeit gutgeheissen werden. (Auszug aus These 7).

In gleicher Weise wie das Motorfahrzeug der Strasse soll auch das Flugzeug als Verkehrsmittel in das vorstehend umschriebene System eingegliedert werden, damit seine Entwicklung von Anfang an in volkswirtschaftlich richtige Bahnen geleitet werden kann. (These 9).

Die Zusammenarbeit der Binnenschifffahrt mit den anderen Verkehrsmitteln... ist wünschenswert. (Auszug aus These 15).

Die Mitwirkung des Personals an der Verbesserung der Betriebsergebnisse und Beteiligung des Personals am Gewinn.

Die vom 28. April bis 3. Mai 1930 im Volkshaus von Madrid unter Leitung der I. T. F. abgehaltene Internationale Konferenz des Eisenbahnpersonals hat die Frage der Mitwirkung des Personals an der Verbesserung der Betriebsergebnisse und Beteiligung des Personals am Gewinn untersucht und nachstehende Schlussfolgerungen des Referenten Kollege Lambert (Belgien) gutgeheissen:

1. Hinsichtlich des Tarifwesens und der Lieferungen der Industrie, muss dem Allgemeinwohl gedient werden, um der Sozialisierung den Weg vorzubereiten;

2. Sie Sicherheitsmassnahmen für die Benützer und Arbeitnehmer sind zu fördern;

3. Entlohnungssystemen, welche die eigentlichen Löhne verschlechtern, zu Ueberbürdung führen oder die Arbeitnehmer zu individuellem Egoismus erziehen, ist Einhalt zu gebieten;

Das ist der Gesetzentwurf, mit dem die Eisenbahner dem Unternehmerterror unterworfen werden sollen. Er ist, wie man sieht, eine Kampfansage, nicht nur an die Eisenbahnergewerkschaft, sondern an die Freien Gewerkschaften überhaupt. Deshalb steht in diesem Kampf den Eisenbahnern die Gesamtheit der Arbeiter und Angestellten zur Seite, deshalb schreibt das Zentralorgan der österreichischen Sozialdemokratie die „Arbeiter-Zeitung“: Das Recht der Eisenbahner wird verteidigt werden — komme, was wolle.

4. Es ist dafür zu sorgen, dass die sozialen Fürsorge-, Wohnungs-, Bildungs-, Vergütungs- und andere Einrichtungen auf derartigen Grundlagen errichtet werden und unter solchen Voraussetzungen funktionieren, dass die Unabhängigkeit des Arbeitnehmers gegenüber dem Beruf und dem Arbeitgeber gewahrt bleibt.

Die Rationalisierung.

Die vom 28. April bis 3. Mai 1930 im Volkshaus von Madrid unter Leitung der I. T. F. abgehaltene Internationale Konferenz des Eisenbahnpersonals, hat, gestützt auf das Referat des Kollegen Walkden (Grossbritannien), das Problem der von den Eisenbahngesellschaften in ihrem eigenen finanziellen Interesse durchgeführten Rationalisierungsmassnahmen untersucht und erklärt, dass die Eisenbahnunternehmung nicht allein die Vorteile der Rationalisierung geniessen darf, sondern dass dieselben auch der Allgemeinheit und dem Personal zugutekommen sollen, letzterem insbesondere durch Herabsetzung der Arbeitszeit. Solange die Sozialisierung der Eisenbahnen noch nicht verwirklicht ist und das Personal kein volles Mitbestimmungsrecht in der Betriebsführung der Eisenbahnen hat, fordert die Konferenz, dass Rationalisierungsmassnahmen nur dann staatlicherseits gestattet werden können, wenn Pläne zur Verschmelzung oder Rationalisierung von Eisenbahnnetzen oder zur Einführung neuer Arbeitsmethoden folgende Einschränkungen und Bestimmungen enthalten:

1. Einschränkungen hinsichtlich der Entlassung von Bediensteten wegen Betriebsumstellung, Einführung neuer Maschinen und Ausrüstungsgegenstände oder neuer Methoden und Verfahren.

2. Entlassungen dürfen nur erfolgen, wenn den betreffenden Personen eine angemessene Entschädigung ausbezahlt wird.

3. Bedienstete, welche durch Reorganisationspläne in anderer Weise als durch Entlassung benachteiligt werden, sind entsprechend zu entschädigen.

4. Sofern ein unter 2. oder 3. fallender Bediensteter die ihm angebotene Entschädigung als unzureichend betrachtet, muss ihm das Recht eingeräumt werden, bei einem gesetzlichen Schlichter Einspruch zu erheben.

5. Alle Pläne müssen sämtlichen Gewerkschaften, die für die verschiedenen Personalgruppen zuständig sind, die Möglichkeit geben, Tarifverträge abzuschliessen.

6. Die Interessen des breiten Publikums müssen durch die Einsetzung verfassungsmässiger Gerichte gewahrt werden. Diese sollen befugt sein, die Höchstsätze für Fracht- und Fahrtarife sowie sonstige Gebühren festzusetzen.

Die Ausbildung des Eisenbahnpersonals.

Die Internationale Eisenbahner-Konferenz in Madrid, auf der 1 078 000 organisierte Eisenbahner in 14 Ländern vertreten sind, hat sich sehr eingehend, gestützt auf den Bericht des Kollegen Scheffel (Deutschland), mit der dienstlichen und freiwilligen Ausbildung des Eisenbahnpersonals in den verschiedenen Ländern beschäftigt.

Die Konferenz erkennt an, dass in einigen Ländern schon nachahmenswerte Einrichtungen, sowohl von seiten der Verwaltungen, als auch der gewerkschaftlichen Organisationen bestehen. Allgemein gesehen, fehlt es aber noch sehr an einer systematischen, theoretischen und praktischen Ausbildung des Personals, die umso notwendiger ist, da die technische Entwicklung im Eisenbahnbetriebe die höchsten Anforderungen an die Beweglichkeit, Geistesgegenwart und Entschlossenheit des Personals stellt. Ein gut ausgebildetes und leistungsfähiges Personal bedeutet eine, besonders mit Rücksicht auf die durch die Rationalisierung im Eisenbahnbetrieb bedingte grössere Verkehrssicherheit, erhöhte Garantie zur Verhütung von Unfällen und Katastrophen, die Menschenleben kosten und grosse Geldausgaben verursachen. Der Nutzen einer guten Ausbildung liegt deshalb nicht nur im Interesse der Allgemeinheit und des Personals, sondern noch mehr im Interesse der Verwaltungen und wiegt die Ausgaben hierfür um ein vielfaches auf. Hieraus ergibt sich die zwingende Notwendigkeit, dass sich die Inte-

ressenvertretungen des Personals, die einzelnen Eisenbahnerverbände und ihre Berufsinternationale, die I. T. F. und die Arbeitgeber — mögen sie öffentlichen oder privaten Charakter haben — trotz aller bestehenden wirtschaftlichen und sozialen Gegensätze zu gemeinsamem Wirken aus diesem neutralen Gebiete des Bildungswesens zusammenfinden.

Die Konferenz stellt sich dabei auf den Boden der vom Referenten vorgelegten Richtlinien und erwartet von allen angeschlossenen Organisationen, dass sie im Sinne der Richtlinien handeln und die darin empfohlenen Einrichtungen in jeder Weise fördern suchen, denn den Eisenbahnverkehr zu entwickeln, seine Kräfte und Mittel voll zur Entfaltung zu bringen, ist Dienst am gesamten Volke.

Das Internationale Mitspracherecht des Personals.

Die Internale Konferenz des Eisenbahnpersonals, tagend in Madrid am 28. April 1930 und folgende Tage unter Leitung der I. T. F., deren Teilnehmer 1,078,000 organisierte Eisenbahner aus 14 Ländern vertreten stellt folgendes fest:

Im Eisenbahnbetrieb tauchen immer wichtigere Fragen auf, an deren Lösung das Personal in hohem Masse interessiert ist.

Die internationale Behandlung dieser Fragen und die Annahme diesbezüglicher Beschlüsse, die darnach national auszuführen sind, geschieht einseitig durch die Unternehmungen ohne Anhörung des Personals.

Nach Auffassung der Konferenz ist dies nicht für das Personal, sondern auch für die Öffentlichkeit und den Betrieb als solchen mit Nachteilen verbunden.

Die Konferenz hält es für erforderlich, dass auf internationalem Gebiete die unwürdigen Zustände in welchen sich das Personal zur Zeit — genau wie früher auf nationalem Gebiete — befindet ein Ende gemacht wird, dass die Organisationen des Personals vorbehaltlos, sowohl von den internationalen Instanzen der Unternehmer als auch von den Regierungen anerkannt werden und dass die Organisationen ein Mitspracherecht erhalten.

Die Konferenz beauftragt das Sekretariat der I. T. F. die Schaffung einer permanenten internationalen Instanz zu erstreben, in welcher Vertreter der Regierungen, der Eisenbahnunternehmer und der I. T. F. als Fürsprecherin des Personals über die verschiedenen Fragen auf dem Fusse vollkommener Gleichheit beratschlagen können, wobei dem Personal die Möglichkeit gegeben werden muss auf die zu fassenden Beschlüsse in gleicher Weise wie die Unternehmer einzuwirken.

Auf Grund dieses Beschlusses soll dass I. A. A. aufgefordert werden, eine Konferenz der in Betracht kommenden Arbeitgeber- und Personalorganisationen, sowie der Regierungen einzuberufen, um zu bestimmen, welche Fragen zunächst in der zu schaffenden Instanz behandelt werden sollen.

Die Sicherheit.

Die Internationale, vom 28. April bis 3. Mai 1930 unter Leitung der I. T. F. in Madrid abgehaltene und 1 076 000 organisierte Eisenbahner aus 14 Ländern vertretende Eisenbahner-Konferenz bestätigt die vom Kollegen Bidégaray (Frankreich) aufgestellten Thesen über die Sicherheit.

Sie stellt fest, dass die Unfallhäufigkeit bei Zugrundelegung der Sicherheitsverhältnisse in Grossbritannien auf dem europäischen Festlande hoch und in Amerika sehr hoch ist.

Die grosse Unsicherheit des Eisenbahnbetriebes ist auf einen ganzen Komplex von Ursachen zurückzuführen;

In bezug auf die Erhaltung aller die Sicherheit in irgend einer Weise berührenden Vorrichtungen in tadellosem Betriebszustande, die Anpassung dieser Vorrichtungen und die Einführung der Erfindungen bleibt viel zu wünschen übrig. Man zeigt sich nicht immer anspruchsvoll genug hinsichtlich der Qualität der von der Privatindustrie zu liefernden Fahrzeuge und Schienen. Die Ausführung von Revisions- und Gleisenerneuerungsarbeiten durch Unternehmer ist mangelhaft und zu verurteilen. Im Zugförderungs- und Gleisüberwachungsdienst wird zu wenig Personal beschäftigt. Die Bahnübergänge sind nicht genügend gesichert. Ihre gänzliche Abschaffung muss mit grösserer Energie erstrebt werden. Durch die automatische Kuppelung und Gleisbremsen könnten viele Unfälle verhütet werden.

Um das Risiko menschlicher Fehlbarkeit auf ein

Fortsetzung auf Seite 67, 3. Spalte.

Die I. T. F. in Genf.

Die erste Sitzung der Kommission für automatische Kuppelung.

Auf die Bemühungen der I.T.F. ist es zurückzuführen, dass die Internationale Arbeitskonferenz von 1928 die Einsetzung einer gemischten Kommission für die Behandlung der Angelegenheit der automatischen Kuppelung von Eisenbahnfahrzeugen beschloss. Ursprünglich sollte die Kommission aus 21 Mitgliedern — für die drei Gruppen je 7 Sitze — bestehen. Die I.T.F. forderte die sieben Arbeitnehmersitze für sich. Zuzufolge eines späteren Antrages der Christlichen Eisenbahner-Internationale wurde die Anzahl der Sitze um einen für jede Gruppe erhöht, während der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes beschloss, sich ebenfalls durch drei seiner Mitglieder in der Kommission vertreten zu lassen. Die Arbeitnehmergruppe des Verwaltungsrates delegierte den Kollegen Schürch vom Schweizerischen Gewerkschaftsbund. Schürch war der Wortträger der Eisenbahner auf der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1928 und der Verfasser der Resolution, durch welche das Internationale Arbeitsamt zum ersten Male mit der Untersuchung der Frage der automatischen Kuppelung beauftragt wurde.

Die durch die Konferenz von 1928 eingesetzte Kommission kam am 2. Juni 1930 zum ersten Male zusammen. Dass dies nicht eher geschah, erklärt sich aus dem Umstand, dass die Direktionen, die sich stets und besonders 1928 in Genf hartnäckig sträubten gegen jegliche Einmischung in das, was sie als ihre Angelegenheit betrachteten, sich von der Arbeitskonferenz eine Frist erwirkten für die Beendigung der Studien über die automatische Kuppelung im Schoss des Internationalen Eisenbahn-Verbandes. Die Frist war jedoch auf zwei Jahre begrenzt.

An der Kommissionssitzung nahmen teil:

Für den Verwaltungsrat des I. A. A. Regierungsgruppe: Graf de Altea (Spanien); Arbeitgebergruppe: Tzaut (Schweiz); Arbeitnehmergruppe: Schürch (Schweiz).

Als Vertreter der Regierungen: Besser (Deutschland); Ciardi (Italien); Colens (Belgien); Czapski (Polen); Grimpet (Frankreich); Hunziker (Schweiz); Onoye (Japan) und Simpson (Canada).

Als Vertreter der Arbeitgeber: Ackermann (Deutschland); Duchatel (Frankreich); Ekman (Schweden); Gomez Rojas (Spanien); Jenkin Jones (Grossbritannien); Lecoq (Belgien); von Tolnay (Ungarn) und Zehnder (Schweiz).

Als Vertreter der Arbeitnehmer: Die Kollegen C. T. Cramp—England, Vorsitzender der I.T.F.; Nathans—Holland, Sekretär der Eisenbahnersektion der I.T.F., Forslund—Schweden, Held—Schweiz, Herrmann—Deutschland, Moltmaker—Holland (als Stellvertreter des Kollegen Jarrigion—Frankreich), Smey-

kal—Oesterreich (als Stellvertreter des Kollegen Tallon—Kanada) und Herr Schmidt—Deutschland (im Namen der christlichen Eisenbahner-Internationale.)

Ferner waren anwesend der Direktor des Internationalen Arbeitsamtes Albert Thomas, sowie einige Beamte, worunter der Leiter der Abteilung für Unfallverhütungswesen Ing. Ritzmann und der Chef des Verbindungsdienstes mit den Arbeiterorganisationen Staal. Als Vorsitzender fungierte Graf de Altea.

Der kardinale Punkt des Meinungsunterschiedes kam zum Ausdruck über die Frage, ob die Angelegenheit bereits jetzt reif sei für einen Beschluss. Dies verneinten die Arbeitgeber, nicht von vornherein neue die für die Beendigung der Studien des Internationalen Eisenbahn-Verbandes „notwendige“ Zeit; die Studien gingen übrigens dem Abschluss entgegen.

Die Arbeitnehmergruppe verteidigte den Standpunkt, dass die Publikationen des I.A.A., der Regierungen Japans, Canadas und der Vereinigten Staaten sowie der I.T.F. zur Genüge beweisen, dass die Frage beschlussreif ist. Das Eisenbahnpersonal, welches die Schlachtopfer zwi-



sehen den Puffern und von den Schienen entfernen muss, hat kein Bedürfnis für noch mehr Statistiken um zu wissen, dass das gegenwärtig gebrauchte Kuppelungssystem die Gefahren unnütz erhöht. Zudem macht die technische Entwicklung die Abschaffung der Schraubenkuppelung mit jedem Tage notwendiger. Die Arbeitnehmer forderten die grundsätzliche Entscheidung, sofort oder binnen kürzester Frist.

Davon wollte die Arbeitgebergruppe nichts wissen, und legte einen Entschliessungsantrag vor, welcher zwar dem Arbeitnehmerstandpunkt insofern entgegenkam, als für die Abwicklung der vorbereitenden Massnahmen Fristen festgelegt werden sollten, aber die grundsätzliche Frage gänzlich offen liess. Wohl erklärten die Arbeitgeber, nicht von vornherein gegen die Einführung der automatischen Kuppelung Stellung zu nehmen.

Verschiedene Mitglieder der Regierungsgruppe unterstützten den Arbeit-

nehmerstandpunkt. Die Gruppe als Ganzes meinte jedoch, den Direktionen und dem Internationalen Eisenbahn-Verband noch eine Gelegenheit zum Abschluss der Studie geben zu müssen. Dementsprechend legte sie einen Antrag vor um „sobald wie möglich, jedenfalls vor Ende des Jahres“ eine neue Sitzung der Kommission anzuberaumen, um das Ergebnis der Studienarbeiten der Direktionen zu besprechen.

Auch dem widersetzten sich die Arbeitgeber. Sie legten eine zweite, einige Konzessionen beinhaltende Resolution vor, erklärten jedoch, auch nach Beendigung der Untersuchungsarbeiten nicht unmittelbar beschlussbereit zu sein.

Nachdem sowohl von Seiten der Regierungen als des I.A.A. erklärt wurde, dass in der in Aussicht genommenen neuen Sitzung ein grundsätzlicher Beschluss über die Kuppelungsmethode gefasst werden soll, erklärte die Arbeitnehmergruppe sich bereit, einer neuen Fristgewährung zuzustimmen, obschon die Arbeitgebergruppe keinen rechtlichen Anspruch darauf geltend machen könne, da die zweijährige durch die Internationale Arbeitskonferenz von 1928 gewährte Frist verstrichen ist. Uebrigens ist Untersuchungsmaterial in Fülle vorhanden. Die Arbeitnehmergruppe erklärte sich ferner bereit, ihre Vorschläge zugunsten des Antrages der Regierungsgruppe zurückzuziehen unter der Bedingung, dass auch die Arbeitgeber ihren Antrag einzögen. Die Arbeitnehmergruppe machte den Direktionen einen Vorwurf daraus, dass diese die Angelegenheit der automatischen Kuppelung vor jedwedem Eingriff anderer behüten wollen. Das Personal hat das moralische Recht, sich selbst zu schützen; indem es dies durch peinliche Befolgung der Vorschriften tun würde, wären die Eisenbahnen innerhalb weniger Stunden in einem unentwirrbaren Chaos.

Das Ergebnis war schliesslich, dass folgende Resolution der Regierungsgruppe mit allen Stimmen — die der Arbeitgeber „unter Vorbehalt“ — angenommen wurde:

„Die Kommission, in Erwägung, dass aus Mitteilungen ihrer dem Internationalen Eisenbahn-Verband angehörenden Mitglieder hervorgeht, dass die Vollendung der statistischen Arbeiten des I.E.V. für die gründliche Untersuchung der Frage der Verhütung von Kuppelungsunfällen durch die Verwendung der automatischen Kuppelung bevorsteht;

in Erwägung, dass es in jeder Hinsicht unerlässlich ist, dass die Schlussfolgerungen dieser Vorarbeit vorerst bekannt werden;

beschliesst sich zu vertagen und so bald wie möglich, jedenfalls vor dem 31. Januar 1931, eine neue Sitzung abzuhalten, zu welcher der Internationale Eisenbahn-Verband gebeten würde, einen Vertreter zu entsenden, um die erwähnten Schlussfolgerungen mit allen dienlichen Begründungen bekanntzugeben;

Eisenbahnverwaltung und Aufsichtspersonal.

I.

Allgemeines über die Personalverhältnisse. (Fortsetzung).

NORWEGEN.

Mit Ausnahme einiger kleiner Linien befinden sich die norwegischen Eisenbahnen alle im Staatsbesitz und -betrieb. Die Rechts- und Dienstverhältnisse des gesamten Personals sind die der öffentlichen Beamten.

Die Beamtengesetze regeln die Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse, die Ausbildung, das Disziplinarwesen, Dienstenthebung, Entlassung, Versetzung in den Ruhestand, Beurlaubungen für besondere Zwecke, Ferien, Umzugsvergütung bei Versetzungen, Reise- und Tagegelder, Pensionen, Kranken- und Unfallversicherung, Uniform.

Für nichtständige Bedienstete gelten teilweise die Bestimmungen der Beamtengesetze und teilweise die allgemeine soziale Gesetzgebung.

Die Anstellungsbefugnis liegt in den Händen von Kollegien. In den grösseren Bezirken besteht dieses Kollegium aus dem Bezirksvorstand, dem Obergeringenieur, dem Verkehrsoberinspektor und gegebenenfalls dem Bürovorsteher. In den kleineren Bezirken wird ausser dem Vorstand ein Beamter durch die Generaldirektion in das Kollegium ernannt. Für die Bahnbauabteilung fungieren besondere Kollegien; diesen gehören an der Obergeringenieur des betr. Bezirkes und ein von der Generaldirektion ernannter Beamter.

Die Beschlüsse werden mit Stimmenmehrheit gefasst, bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Bezirksvorstandes bzw. des Obergeringenieurs den Ausschlag. Ueber die Verhandlungen wird Protokoll geführt. Falls Meinungsverschiedenheiten zutage getreten sind, müssen Auszüge aus dem Protokoll der zuständigen höheren Instanz zugesandt werden.

Die Löhne, Vergütungen und Zulagen werden durch das Parlament festgesetzt. Das jetzt gültige Lohnregulativ umfasst:

a) eine Lohnordnung für das Verwaltungs-, Betriebs- und Verkehrspersonal;

mit der Massgabe, dass der I.E.V. in der Zwischenzeit seine Arbeiten im allgemeinen mit grösster Beflissenheit fortsetzt.

Obschon wir lieber gesehen hätten, dass die Kommission sich schon jetzt zugunsten der automatischen Kupplung ausgesprochen hätte, meinen wir, dass das Resultat dieser ersten Zusammenkunft, unter Berücksichtigung der starr abweisenden Haltung der Direktionen, nicht ungünstig zu beurteilen ist. Jedenfalls müssen sie vor der nächsten Zusammenkunft ihre Studien beenden, wollen sie nicht Gefahr laufen, dass dieser Teil der Frage aus ihren Händen genommen wird.

in den Gehaltsklassen 1—7 stehen die höheren Beamten (Generaldirektor bis Vorstände und Bürovorsteher der Bezirksämter), in den Lohnklassen 8—17 das übrige Personal (Abteilungsingenieur der Bezirksämter bis Stationsarbeiter);

b) eine besondere Lohnordnung für Bahnhofsvorsteher;

c) je eine Lohnabelle für Kohlenlader und Lokomotivputzer;

d) eine besondere Lohnordnung für die Werkstättenarbeiter;

e) eine Nebengebührenordnung.

HOLLAND.

Die Eisenbahnen Hollands sind teils Staatseigentum, teils Eigentum privater Gesellschaften, worunter die „Holländische Eisenbahngesellschaft“ die wichtigste ist.

Eine sogenannte „Betriebsgesellschaft der Staatsbahnen“ und die „Holländische Eisenbahngesellschaft“ bilden die Arbeitsgemeinschaft „Niederländische Eisenbahnen“ und haben eine gemeinsame Direktion. Die Arbeitsgemeinschaft ist Betriebsgesellschaft für sämtliche Eisenbahnen. Die Mehrheit der Aktien der Arbeitsgemeinschaft „Niederländische Eisenbahnen“ befinden sich in den Händen des Staates, welcher sechs der elf Mitglieder des Verwaltungsrates ernannt.

Der Arbeitsvertrag des holländischen Eisenbahners ist grundsätzlich privatrechtlicher Natur.

Die gesamten Arbeitsbedingungen werden festgesetzt durch das Dienstreglement, welches erstmalig im Jahre 1921 unter Mitwirkung der Eisenbahndirektion, des Verkehrsministeriums und der Gewerkschaften zustandekam. Für Änderungen des Reglements gilt die Unterhandlung zwischen Direktion und Gewerkschaften als Regel; die Änderungen unterliegen der Genehmigung des Verkehrsministers, welcher auch selbständig Änderungen anordnen kann. Die Handlungen des Verkehrsministers gegenüber den Eisenbahngesellschaften oder ihrem Personal sind parlamentarisch kontrollierbar und beeinflussungsfähig.

Die Beamtengesetzgebung findet auf das Eisenbahnpersonal keine Anwendung, es sei denn, dass beamtenrechtliche Bestimmungen auf dem vorgeschriebenen Wege Eingang in das Dienstreglement finden.

Das gesamte Betriebs- und Verkehrspersonal ist in 24 Besoldungsgruppen eingeteilt (die Direktoren der Dienstzweige in Gruppe 24, ungelernete Arbeiter in Gruppe 1). Die Eisenbahnbesoldungsordnung weicht von der Besoldungsordnung des Staatspersonals erheblich ab.

POLEN.

Der Personalkörper der polnischen Staatsbahnen zerfällt in drei Gruppen, und zwar:

- a) etatmässige Angestellte;
- b) Kandidaten für die Posten der etatmässigen Angestellten;
- c) nichtetatmässige Angestellte.

Die ständigen Bediensteten des Verkehrs- und Betriebsdienstes, sowie das Büropersonal sind in der Regel etatmässige Angestellte oder Kandidaten. Die Stations-, Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter (Handwerker und ungelernete Arbeiter) und die provisorischen Kräfte im Betriebs- Verkehrs- und Bürodienst sind nichtetatmässige Angestellte.

Die Verordnung vom 24.9.1926 über die Umgestaltung der Staatsbahnen in einen staatlichen Selbstverwaltungskörper erteilt dem Ministerrat die Befugnis, die Dienstverhältnisse, Besoldungen, Ruhestandsberechtigungen, Hinterbliebenenfürsorge und Unfallfürsorge durch Verordnungen festzusetzen. Von dieser Befugnis hat der Ministerrat bisher Gebrauch gemacht durch Erlass einer „Verordnung über das Dienstverhältnis der Angestellten der Polnischen Staatsbahnen“ und eine „Verordnung über die Pensionsversorgung der etatmässigen Angestellten und Versorgung ihrer hinterbliebenen Witwen und Waisen, sowie die Entschädigung für Unglücksfälle“.

Für alle Eisenbahner gilt noch stets das Beamtenbesoldungsgesetz und für die nichtetatmässigen Angestellten eine Verordnung des Staatspräsidenten vom 3.9.1926 über „Pensionsversorgung der nichtetatmässigen Arbeiter der Polnischen Staatsbahnen und über die Versorgung ihrer Witwen und Waisen, sowie über die Entschädigung bei Unglücksfällen“.

Die Verordnung über das Dienstverhältnis regelt die Anstellungsbedingungen, die Pflichten und Rechte der Angestellten, militärdienstliche Angelegenheiten, das Disziplinarwesen und die Lösung des Dienstverhältnisses und ist deutlich von den Begriffen des Beamtenrechtes, auch für die nichtetatmässigen Angestellten, durchdrungen.

Fortsetzung von Seite 65.

Mindestmass einzudämmen, sind auskömmliche Löhne und ein zufriedenstellendes Sozialversicherungswesen notwendig. Der Achtstundentag muss genau eingehalten werden und die berufliche Ausbildung muss methodisch und gründlich sein.

Das Untersuchungsverfahren bei Unglücksfällen erfordert eine Neuordnung. Den Gewerkschaften muss das Recht eingeräumt werden, an den von den Verwaltungen durchgeführten Untersuchungen teilzunehmen. Ausser Untersuchungen vonseiten der Verwaltungen und Gerichte sind besondere Untersuchungen durch die Regierungen, etwa nach dem Muster des englischen Verkehrsministeriums, erforderlich.

Dringend notwendig ist die Umgestaltung des Sicherheitsdienstes der Unternehmen und die Beteiligung der Arbeitnehmer bzw. ihrer Gewerkschaften an diesem Dienste.

Die Unfallstatistiken sollten in anderer Form aufgemacht werden; sie müssen deutlicher, aufschlussreicher sein und sich für internationale Vergleiche eignen. Es ist Aufgabe der Verkehrs- und Transitzkommission des Völkerbundes sowie des Internationalen Arbeitsamtes, auf eine Vereinheitlichung der Bearbeitungsverfahren für die Verkehrsunfallstatistik bzw. Arbeitsunfallstatistik hinzuwirken.

Bei den englischen Eisenbahnbeamten.



A. G. WALKDEN.

Von 19. bis 22. Mai d. J. fand in Llandudno der 33. Kongress der Eisenbahnangestellten Grossbritanniens (R. C. A.) statt.

Es ist eine allgemein bekannte Tatsache, dass die sog. schwarzbeackten Arbeiter für die wirkliche gewerkschaftliche Arbeit, für die Kampforganisation der Arbeiterklasse, nur schwer zu gewinnen sind. Herkunft, Erziehung, Standes-

dünkel tragen dazu bei, dass dieser Arbeitergruppe im allgemeinen nur mit Mühe beigebracht werden kann, wie notwendig es ist, dass die gesamte Arbeiterklasse, Hand- und Kopfarbeiter sich eng zusammenschliessen müssen, um eine möglichst grosse Macht zu bilden. Sogar die alltäglich am stärksten hervortretenden Tatsachen: die fortschreitende Proletarisierung von früher mit Vorrechten begünstigten Gruppen und die Folgen der Rationalisierung in allen ihren Formen vermögen nur langsam den Einfluss der herrschenden Überlieferungen zu brechen.

Die R. C. A. ist ein Beispiel dafür, wie eine energische, zielbewusste Leitung mit grösstem Kraftaufwand und jahrelanger Arbeit auch unter dieser Arbeitergruppe den besseren Einsichten über den Kampf um die Verbesserung der Lebenslage trotz aller Gegensätze zum Durchbruch verhelfen und eine starke gewerkschaftliche Organisation für sie aufbauen kann.

Mit allen Schwierigkeiten, welche sich bei der gewerkschaftlichen Tätigkeit unter dieser Gruppe in anderen Ländern herausstellen, hatte man ursprünglich auch in Grossbritannien zu kämpfen. Auch hier gab es ausser den sonstigen Schwierigkeiten unter dem Beamtenpersonal religiöse und politische Gegensätze.

Allmählich ist es den Führern der R. C. A. gelungen, von den Direktionen unter Androhung eines Streikes die Anerkennung der Organisation zu erzwingen: sie haben nicht geruht, bis der Anschluss an die gewerkschaftliche Landeszentrale, an die Arbeiter-Partei und schliesslich auch an die I. T. F. vollzogen war, sodass die Organisation heute mit der Arbeiterbewegung als solcher in enger Verbindung steht. Und nie hat die R. C. A. versagt, wenn es galt, ganz gleich wo im Kampf der Arbeiterklasse ihren Mann zu stellen. Sie hat daher ihren ausgezeichneten Ruf innerhalb des britischen Gewerkschaftsbundes sowohl als innerhalb der I. T. F. ehrlich verdient. Und dies alles ging gepaart mit einer beständigen Zunahme ihrer eigenen Macht als Gewerkschaft für das Beamtenpersonal und mitentsprechenden materiellen Verbesserungen für ihre Mitglieder, womit ein für allemal die anderwärts bisweilen

aus diesen Kreisen auftauchende Meinung, dass sich die Beamten ganz unabhängig von der übrigen Arbeiterbewegung organisieren müssten — was fast ausnahmslos eine feindliche Einstellung gegenüber der Arbeiterbewegung bedeuten würde — entkräftet wird.

Die R. C. A. zählte am 31. Dezember 1929 54 347 Mitglieder; die Zahl war Ende April auf ca. 56 000 gestiegen, d. i. eine Zunahme von 6 000 Mitgliedern seit Ende 1927. Dieser Fortschritt ist umso höher einzuschätzen wenn man bedenkt, dass auch diese Personalgruppen von den Sparmassnahmen der Direktionen nicht verschont bleiben mit der Folge, dass auch die Zahl der Eisenbahnangestellten jedes Jahr kleiner wird.

Das Verbandsvermögen beträgt heute trotz der im Streik vom Jahre 1926 an die Kasse gestellten gewaltigen Anforderungen über £ 194 000 (= ca. 3 880 000 RM), d. s. pro Mitglied £ 3½.

Mit berechtigtem Stolz kann die R. C. A. darauf hinweisen, dass ihre Mitglieder trotz der infolge des reaktionären Gewerkschaftsgesetzes vom Jahre 1926 geschaffenen Schwierigkeiten in ihrer übergrossen Mehrheit einzeln zu dem Wahlfonds der Arbeiterpartei und der eigenen Organisation beisteuern. Bei den letzten Parlamentswahlen wurden von den 17 von der R. C. A. aufgestellten Kandidaten 8 gewählt, worunter der Vorsitzende Gill, Generalsekretär Walkden, der 1. Untersekretär Lathan u. der Kassierer Townend. Insgesamt haben die Eisenbahner im Parlament 20 Vertreter (davon 11 Mitglieder des allgemeinen Verbandes, N.U.R.). Die irischen Mitglieder sind auch nach der Unabhängigkeitserklärung Irlands der R. C. A. treu geblieben; 3 ihrer sind Mitglieder des irischen Reichstages.

Der Umstand, dass die ersten Führer ins Parlament gewählt wurden und die laut einigen Kollegen daraus entstandenen Schwierigkeiten gaben dem Kongresse Anlass zu einer eingehenden Besprechung, d. h. eingehend nur soweit die zugestandene für die Begriffe auf dem europäischen Festlande sehr kurze Redezeit dies zuliess. (Es wird nämlich von einer besonderen in Verbindung mit einem Kongresse ernannten Kommission für jeden Verhandlungsgegenstand im voraus bestimmt, welche Redezeit — z. B. 5 Minuten für eine Rede und 3 Minuten für eine Erwiderung — gewährt wird). Nach Beendigung der Diskussion wurden mit überwältigender Mehrheit alle Anträge abgewiesen, welche bezweckten, die Befugnisse der Vorstandsmitglieder bei ihrer Tätigkeit als Parlamentsmitglieder einzuschränken oder die darauf hinausgingen, dass eine diesbezügliche Untersuchungskommission eingesetzt wird. Der Kongress nahm eine Erklärung des Vorstandes an, worin dieser versicherte, dass ein richtiges Arbeiten des Organisationsapparates gewährleistet sei; der Kongress schenkte ferner einer Erklärung der Verbandsleitung Glauben, worin gesagt wird, dass diese evtl. selbst mit Vorschlägen kommen

werde, falls sich dies als notwendig erweisen würde.

Einer der wichtigsten Tagesordnungspunkte (insgesamt 210) handelte von einer neu einzuleitenden allgemeinen Bewegung zur Verbesserung der Arbeiterbewegung nach Ablauf der jetzt geltenden Vereinbarung.

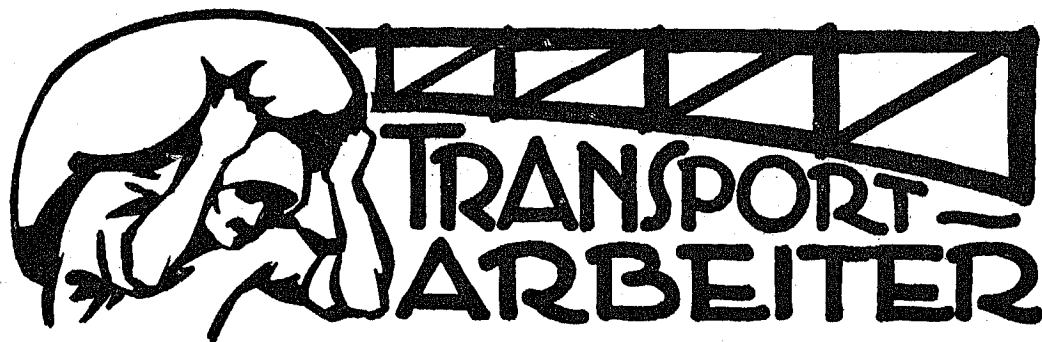
Ein kommunistisches Verbandsmitglied wurde gestrichen, weil es ausserhalb der Organisation, d. h. in einer kommunistischen Zeitung einen für den Generalsekretär beleidigenden Artikel geschrieben und sich geweigert hat, die Beleidigungen zurückzunehmen. Diesem Mitglied wurde hauptsächlich vorgeworfen, dass es seine Meinungen nicht innerhalb der Organisation geäussert hat, wo es sich einem Beschlusse der Mehrheit hätte unterwerfen können.

Der Kongress sprach sich auch im Hinblick auf die Rationalisierungsmassnahmen für das Mitbestimmungsrecht des Personals im Betriebe aus.

Weitere Aktionen sollen geführt werden, um eine bessere Pensionsregelung und gleiche Löhne für männliches und weibliches Personal zu erlangen. Die Direktionen gehen immer mehr zur Einstellung der billigeren weiblichen Arbeitskräfte über. Eine Vertreterin der weiblichen Mitglieder (ca. 5 000) wurde in den engeren Vorstand gewählt.

Insgesamt waren 495 Delegierte anwesend. Die R. C. A. betrachtet es als zu ihrer Erziehungsarbeit gehörig, darnach zu streben, das möglichst viel Delegierte an dem jährlichen Kongresse teilnehmen. Der Kongress wird fast immer an einem Badeort abgehalten, sodass das Zusammensein der Delegierten auch einen geselligen Charakter hat, wobei bekanntlich die persönlichen Beziehungen unter den Verbandsangehörigen gefördert werden. Man ist der Ansicht, dass eine möglichst starke Beteiligung der Delegierten bei der Behandlung der Tagesordnung sowohl während, als auch vor und nach dem Kongresse in den Ortgruppenversammlungen ein gut Teil zur Erhöhung des Interesses für Organisationsfragen und zur Heranbildung überzeugter Mitkämpfer beitragen wird. Darauf dürfte es auch zurückzuführen sein, dass die Zahl derjenigen R.C.A.-Mitglieder, die auf jedem Gebiete, wo die Arbeiterklasse Grossbritanniens und Irlands sich betätigt, — Gewerkschaftsbewegung, politische Partei, Erziehung und Aufklärung, Sport etc. — rührig mitarbeiten, auffallend gross ist. Bemerkenswert ist, dass, als Vertreter der I. T. F. auf dem Kongresse gesprochen und eine I.T.F.-Fahne überreicht hatten, der übliche Antrag zur Dankbezeugung (von dem neugewählten weiblichen Vorstandsmitglied) in Esperanto gestellt wurde und dass der Delegierte, welcher, wie in England üblich, diesen Antrag unterstützte, Leiter der Britischen Sektion der Arbeiter-Sport-Internationale ist und seine Ansprache mit dem sozialistischen Grusse *Freundschaft!* schloss.

Die I. T. F. kann nur stolz sein auf diese Beamtenorganisation, die im Kampfe der Arbeiterklasse in den vordersten Reihen steht.



Transportarbeiterlöhne in Buenos-Aires.

In einem von dem argentinischen Arbeitsministerium unterm 21. Januar 1930 veröffentlichten Bericht sind interessante vergleichende Zahlen über die Durchschnittslohnsätze in 2 900 verschiedenen Industrien und Berufen in der Stadt Buenos Aires enthalten.

Die Zahlen stützen sich auf Material, welches Gewerbeinspektoren im Jahre 1928 gesammelt haben und auf Grund der im Jahre 1929 beobachteten Aenderungen verbessert wurde. Von der Untersuchung wurden 121 598 Lohnempfänger (87 392 Männer, 26 656 Frauen und 7 550 Jugendliche unter 18 Jahren) erfasst, d. s. etwa 15 % der Gesamtzahl und daher hinreichend, um ziemlich genaue Schlussfolgerungen zuzulassen.

Untenstehende Aufstellung enthält die Durchschnittslohne derjenigen Arbeiter, die bei der Untersuchung als Transportarbeiter geführt wurden. Sie sind in Papierpesos (ein Peso war 1929 etwa RM. 1.75 wert) ausgedrückt.

Durchschnittslohne in der Stadt Buenos-Aires.

Beruf:	Pro Tag Pesos	Pro Monat Pesos
Vorarbeiter im Stalldienst (Stallente)		160
Arbeiter für die Pferdepflege (dto.)	5,60	141,66
Weichensteller (bei der Strassenbahn)	4,58	
Fuhrmann (Vorarbeiter)		185
Fuhrmann	6,46	147,89
Jugendlicher Fuhrmannsgehilfe	2,93	74,55
Lastkraftwagenführer	7,85	179,15
Kraftomnibusführer	7,83	
Jugendlicher Mitfahrer für Kraftfahrer	3,89	90
Kutscher		135,23
Zug-Pferdeknecht (jemand der ein Pferdefuhrwerk in Zugtau nimmt)		140
Wächter für Lastkraftwagen		101,66
Möbeltransporteure	5,55	123,88
Schmierer	5,85	146,51
Oberaufseher im Stauereibetrieb		353,33
Vorarbeiter im Stauereibetrieb, Klasse I.	15,00	
Vorarbeiter im Stauereibetrieb, Klasse II.	11,88	
Vorarbeiter in Hafenbetrieben		220,38

Beruf:	Pro Tag Pesos	Pro Monat Pesos
Hafenarbeiter	8,00	
Kohlentrimmer	9,00	
Getreidetrichter	12,00	
Vorarbeiter in Garagen		185,00
Aufseher in Garagen		186,67
Omnibusführer	5,47	
Kraftwagenführer	7,79	193,72
Leichterkapitäne		229,00
Leichterschiffer		180,00
Automobilwäscher	5,95	134,83
Omnibuswäscher	5,30	161,25
Strassenbahnwäscher	4,43	
Vorarbeiter im Möbeltransportgewerbe		202,00
Arbeiter, die Luftreifen auswechseln	5,79	
Gehilfen für letztere	5,49	
Aufseher im Kraftomnibusdienst	6,65	190,00
Besteller (von Lebensmitteln, Zeitungsausträger u. dgl.)	4,73	132,00
Wagenmeister bei der Strassenbahn	5,62	
Magazinarbeiter	5,92	139,35
Motorwagenführer bei der Strassenbahn	5,23	
Strassenbahnschaffner	5,16	

Interessant ist ein Vergleich dieser Sätze mit den in anderen Industriezweigen geltenden Löhnen. Den geschulten männlichen Arbeitern (d. h. Leuten, die gelernt haben und ein Handwerk ausüben) wurde in den Jahren 1928 und 1929 ein Lohn von durchschnittlich Pesos 6,65 im Tag und ungelerten Arbeitern ein solcher von Pesos 4,45 bezahlt. Die entsprechenden Lohnsätze für weibliche Arbeiter betragen Pesos 4,05, bzw. Pesos 3,50, diejenigen für Jugendliche (unter 18 Jahren) Pesos 1,90 für männliche und Pesos 1,95 für weibliche. Zu besonderen Vergleichszwecken seien folgende Berufsgruppen, die in allen Ländern zu finden sind und genau umschriebene Arbeiten zu verrichten haben, herausgegriffen:

	im Tag	im Monat
Zimmermann-Vorarbeiter	11,48	278,48
Zimmermann	7,31	203,40
Schreiner	8,07	
Möbeltischler	8,48	
Küfer	7,06	
Monteur	7,08	
Kesselschmied	8,00	
Automobilmechaniker	9,02	258,20
Elektrotechniker	7,52	237,67
(Ziegel)Maurer-Vorarbeiter	10,26	242,24
(Ziegel)Maurer	7,50	174,23

Die Löhne der Büroangestellten eignen sich am wenigsten zu Vergleichszwecken, doch die nachstehende Zergliederung der Monatseinkommen von 1876 solcher Arbeiter dürfte ein ziemlich genaues Bild über die Verhältnisse geben:

Gehalt im Monat (Pesos)	Zahl der Büroangestellten
bis 100 (Erwachsene)	221
bis 100 (Jugendliche)	16
101 bis 150	339
151 " 200	470
201 " 250	312
251 " 300	163
301 " 350	106
351 " 400	95
401 " 500	77
501 " 600	26
601 " 700	19
701 " 800	12
801 " 900	—
901 " 1000	14
über 1 000	6

Wie festgestellt wurde, bewegen sich die Löhne im allgemeinen in aufwärtssteigender Richtung. So war der Durchschnittslohn der gelernten männlichen Arbeiter im Jahre 1929 um ca. 2 % und derjenige der weiblichen Arbeiter um etwa 1 % höher als im Jahre 1922. Dies gilt aber nicht durchweg für die einzelnen Berufe. Diese weisen vielfach beträchtliche Unterschiede in jeder Richtung auf, z. B. stiegen die Fuhrmannslöhne in dem selben Zeitabschnitt von durchschnittlich 4,96 auf 6,46 Pesos täglich und diejenigen der Hafenarbeiter von 7 auf 8 Pesos, während andererseits die Löhne der Motorwagenführer bei der Strassenbahn von 5,66 auf 5,16 Pesos zurückgingen.

(Wird fortgesetzt).

Der schwedische Reichstag nimmt das Uebereinkommen über die internationale Schutzgesetzgebung für Hafnarbeiter an.

In Schweden hat sowohl die erste, wie die zweite Kammer den Antrag der Regierung zur Annahme des von der internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1929 angenommenen Uebereinkommens über die Schutzgesetzgebung für Hafnarbeiter gutgeheissen.

In der ersten Kammer wurde das Uebereinkommen mit grosser Mehrheit angenommen; in der zweiten Kammer wurde es ohne Abstimmung genehmigt. Besonders in der ersten Kammer widersetzten sich die Arbeitgeber der Annahme, wobei sich Kollege Lindley ganz energisch gegen die Arbeitgeber wandte. Die offizielle Ratifizierung wird jetzt wohl nicht mehr lange auf sich warten lassen.

Esperanto in den Schulen.

An der Arbeitsschule für Mädchen und an der japanischen Fachschule für Buchdruckerkunst, beide in Tokio, wird seit April Esperanto als Pflichtfach unterrichtet. 400 Besucher der beider Schulen lernen Esperanto.

In Barnaul, Sibirien, wird seit Mai Esperanto an allen Schulen als Pflichtgegenstand unterrichtet.

Zehn Gemeinden in Holland haben sich bereit erklärt nach den Ferien Esperanto als Wahlfach in ihre Schulen einzuführen.

Bericht über die Sitzung des Ständigen Ausschusses für Strassenverkehr beim Völkerbund, abgehalten am 23. Mai 1930 und folgende Tage im Haag.

von
ARCHIE HENDERSON, London,
Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

Im Auftrage der Internationalen Transportarbeiter-Föderation wohnte ich als deren Vertreter der Sitzung des Ständigen Ausschusses für Strassenverkehr beim Völkerbund bei, welche am 23. Mai 1930 und folgende Tage im Haag stattfand. Mein Bericht wird verständlicher, wenn ich vorausschicke, dass der Kraftfahrer-Beirat der I.T.F. empfohlen hat, dass eine internationale Regelung getroffen werden sollte bezüglich der

- 1.) Strassenzeichengebung, d. h. der von den Verkehrsschutzleuten abzugebenden Zeichen und der Zeichen, welche die Führer der die Strasse benutzenden Fahrzeuge abzugeben haben;
- 2.) Strassenverkehrsschilder, d. s. Zeichen, die dem Verkehr als Richtschnur dienen.

Die Vorschläge der I.T.F. bezogen sich auf die Form der Zeichen, die in 3 Kategorien eingeteilt werden sollen. Im übrigen sind wir mit den Vorschlägen des Völkerbunds ausschusses einverstanden.

Wir machen folgende Vorschläge:
Tafeln, die Gefahr oder Vorsicht bedeuten: dreieckige Form;
Tafeln, die einen Hinweis darstellen: viereckige Form;
Tafeln, die ein Verbot in sich schliessen: runde Form.

Mit jeder Farbe soll, soweit möglich, eine bestimmte Vorstellung verbunden sein, u. z.:

Rot = Anzeige von Gefahr.
Gelb = Anweisung.
Grün = freie Bahn.

Bestimmte Vorschläge über die Stellung, Höhe und Grösse der Tafeln haben wir nicht zu machen, wir haben aber ein Interesse daran dass auch diesbezügliche Bestimmungen einem internationalen Uebereinkommen einverleibt werden;

- 3.) Ausrüstung und Verkehrssicherheit der Fahrzeuge, hinsichtlich Bremsen, Beleuchtung und allgemeine Einrichtung, zuverlässige Lenkvorrichtung und weitgehendste Ausschaltung von Geräuschen und Lärm, Schutz gegen Unbilden der Witterung, Sicherheitsvorrichtungen zur Verhinderung ungewollter Ingangsetzung des Wagens, Bereitstellung von Feuerlöschapparaten und Spiegeln;
- 4.) Anforderungen an Kraftwagenführer hinsichtlich ihrer körperlichen Eignung, ihres Alters und ihrer beruflichen Fähigkeiten;

Ueberwachung der Ausbildung und Ausstellung von Zeugnissen;
Festsetzung einer Höchstgrenze für die ununterbrochene Dienstzeit und der Gesamtzeit, während welcher der Chauffeur mit dem Fahren beschäftigt werden darf, pro Tag und pro Woche.

Die I.T.F. hat dieses Programm in Vorschläge gekleidet und dem Völkerbund in Form eines Memorandums unterbreitet; dieses Memorandum wurde an den Verkehrsausschuss zur weiteren Erörterung weitergeleitet.

Die Tagesordnung für die bereits erwähnte Haager Sitzung war ziemlich lang, an den meisten Behandlungsgegenständen sind wir nicht unmittelbar interessiert. Der Vollständigkeit halber werde ich sie aber in diesem Bericht trotzdem erwähnen.

No. 1. Besteuerung ausländischer Kraftfahrzeuge.

Es wurde der Text eines Uebereinkommensentwurfes zwecks einer endgültigen internationalen Regelung und Vereinheitlichung der fremden Kraftfahrzeugen aufzuerlegenden Verkehrssteuern unterbreitet.

Wenn das abgeänderte Uebereinkommen vom Finanzkomitee gutgeheissen wird, soll es einer diplomatischen Konferenz unterbreitet werden.

No. 2. Strassenzeichengebung.

Der Ausschuss beschloss, dass wenn ein einheitliches internationales Zeichensystem geschaffen werden sollte, zu diesem Zwecke eine vertragliche Festlegung desselben erfolgen müsste.

Der Vorsitzende des Ausschusses wurde ersucht, sich mit dem Vorsitzenden der Transitkommission in Verbindung zu setzen und einen Uebereinkommensentwurf auszuarbeiten, der einer diplomatischen Konferenz unterbreitet werden soll.

No. 3. Mitteilungen, die für den Völkerbund in Krisenzeit von Interesse sind.

Es wurden Entschliessungen angenommen betr. die Kennzeichnung und Identifizierung von Kraftwagen, die in aussergewöhnlichen Zeiten im Dienste des Völkerbundes stehen.

No. 4. Aufstellung von Posten zur ersten Hilfeleistung auf den Verkehrsstrassen.

Es wurde über die Entwicklung des Strassenhilfsdienstes und der telephonischen Verständigungsmittel im Strassenverkehr Bericht erstattet. Im Hinblick auf die grosse Bedeutung dieses Hilfsdienstes wurden die Mitglieder ersucht, für den Ausschuss möglichst viel Unterlagen über diesen Gegenstand zu sammeln.

No. 5. Grenzsichtvermerke auf Schriftstücken für den internationalen Verkehr.

Antworten auf einen Fragebogen des Ausschusses von Zollsachverständigen wurden besprochen. In vielen Fällen sind die verlangten Vergünstigungen gewährt worden. Es wurde beschlossen, an diejenigen Regierungen, welche gewillt sind, Zugeständnisse in dieser Richtung zu machen, ein entsprechendes Ersuchen zu richten.

No. 6. Das Triptik-System.

Die von den verschiedenen Regierungen eingegangenen Antworten auf einen Fragebogen, der vom Ausschuss geschickt worden war, wurden geprüft. Der Ausschuss empfiehlt, dass jemandem der seinen Wohnsitz im Lande hat, die durch die Triptik gewährten Vorrechte nicht eingeräumt werden sollen. Der Ausschuss legte fest, was als Wohnsitz anzusehen ist. Es wurde beschlossen die Empfehlung allen in Betracht kommenden Regierungen zukommen zu lassen und sie zu fragen, ob sie gewillt sind, die Empfehlung der Ausschusses anzunehmen.

Der Ausschuss gab nach Erörterung eines Briefes des Deutschen Automobilclubs der Meinung Ausdruck, es sei beim Verluste einer Triptik oder wenn kein Austrittsvisum gewährt wurde wünschenswert, dass die Zollbehörde des betreffenden Landes von der Zollbehörde eines anderen Landes, wo der Wagen zum Verkehr zugelassen wurde, eine entsprechende Bescheinigung als Ausweis akzeptiere.

No. 7. Vorentwurf zu einem Uebereinkommen betr. internationale Regelung des Verkehrs mit Nutzfahrzeugen.

Der Sekretär hatte zum Zwecke der Erleichterung des internationalen Verkehrs mit Nutzfahrzeugen einen Uebereinkommensentwurf ausgearbeitet, der besprochen und abgeändert wurde. Derselbe soll nun auf einer diplomatischen Konferenz als Grundlage der Besprechungen dienen.

No. 8. Vorfahrtrecht.

Der Ausschuss nahm von der unterschieden Handhabung des Vorfahrtrechtes in den einzelnen Ländern Kenntnis. Er gelangte zu der Ansicht, dass eine Vorschrift, wonach der von rechts kommende Verkehr in allen Fällen das absolute Vorfahrtrecht haben soll, zu empfindlichen Störungen des Verkehrsstromes führen würde. Deshalb sollte dem Verkehr auf den Hauptverkehrswegen das Vorfahrtrecht eingeräumt und auf den Nebenstrassen ein besonderes Zeichen aufgestellt werden, welches dem Kraftwagenführer anzeigt, dass er sich einer Hauptverkehrsader nähert.

No. 9. Internationale Konferenz vom Jahre 1926.

Da das Datum der Durchführung des 1296 abgeschlossenen Uebereinkommens

in den einzelnen Ländern verschieden sein wird, hat der Ausschuss beschlossen, zu empfehlen,

dass die Regierungen derjenigen Länder, welche das Uebereinkommen vom Jahre 1926 in Kraft gesetzt haben, internationale Bescheinigungen — auf Grund des Uebereinkommens vom Jahre 1909 von den Staaten welche die 1926er ratifiziert aber noch nicht durchgeführt haben, ausgestellt — für weitere zwei Jahre, vom 24. Oktober 1930 an gerechnet, anerkennen und ferner, dass die im 1926er Uebereinkommen vorgeschriebenen neuen Schriftstücke von denjenigen Regierungen gegenseitig anerkannt werden sollten, welche das 1926er Uebereinkommen ratifiziert, aber noch nicht durchgeführt haben.

No. 10. *Vorschläge der Internationalen Transportarbeiter-Föderation enthaltend die Forderungen der Kraftwagenführer.*

Von unserem Standpunkte aus betrachtet war dies wohl der wichtigste Verhandlungsgegenstand. Gewisse Ausschussmitglieder hielten zunächst daran fest, dass der Ausschuss für die Behandlung dieses Programmes nicht zuständig sei. Es ist mir gelungen, darzutun 1.) dass einige der in unserem Programm behandelten Fragen in einzelnen Ländern bereits durch gesetzliche Bestimmungen erfasst werden; 2.) dass andere Punkte heute in gesetzgebenden Versammlungen diskutiert werden und 3.) dass, soweit andere Berufe in Frage kommen, es bereits feststeht, dass ähnliche Angelegenheiten in den Rahmen von Uebereinkommen, für welche das I.A.A. zuständig ist, gehören. Nach einer weiteren Erörterung beschloss der Ausschuss, das Beratende und Technische Komitee der Transitkommission des Völkerbundes zu befragen, wie in dem vorliegenden Falle verfahren werden sollte und insbesondere sich zu äussern, für welche Teile der I.T.F.-Denkschrift der Strassenverkehrsausschusses kompetent sei.

No. 11. *Entschliessungen der Internationalen Handelskammer.*

Der Ausschuss nahm von den Entschliessungen des 5. Kongresses der Internationalen Handelskammer, welcher im Juli 1929 in Amsterdam abgehalten wurde, Kenntnis.

No. 12. *Bahnübergänge.*

Der vom Internationalen Eisenbahnverband betr. internationaler Einführung von einheitlichen Warnungszeichen an unbewachten Bahnübergängen gefasste Beschluss wurde zur Kenntnis genommen. Der Ausschuss besprach bei dieser Gelegenheit die Frage der Bahnübergänge im allgemeinen und nahm eine Resolution an, wonach das Beratende und Technische Komitee für Verkehrswesen baldmöglichst Schritte unternehmen solle, um die verschiedenen Länder zu

veranlassen, durch Annahme eines etappenweise zu verwirklichenden Programmes die unbewachten Bahnübergänge, zunächst aber die gefährlichsten, abzuschaffen.

No. 13. *Sicherheit der Fussgänger.*

Der Ausschuss prüfte das Material, welches das Sekretariat über die in den verschiedenen Ländern bestehenden Massnahmen für die Sicherheit der Fussgänger auf verkehrsreichen Strassen gesammelt hat. Der Ausschuss hielt dieses Pro-



Magrini abgesägt.

Meine Gewerkschaft geniesst als solche unumschränkte Handlungsfreiheit. Es sind mir weder auf gesetzlichem Wege noch durch praktische Massnahmen des Staates oder demagogische Erwägungen irgendwelche Grenzen gezogen. Es liegt mir fern, in dieser Hinsicht Vergleiche mit anderen Ländern anzustellen. Von dieser Tribüne aus erkläre ich, dass ich den Organisationen in allen Ländern die grösste Achtung zolle. Ich mache aber das Recht geltend, dass man meine Organisation, dass man die Aufrichtigkeit und Unabhängigkeit, mit der wir unsere Pflichten gegenüber den Seeleuten Italiens erfüllen, gebührend anerkennt.

Diese Phrasen wurden tatsächlich von dem Faschisten Magrini, italienischen Arbeitnehmerdelegierten auf der XIII. Internationalen Arbeitskonferenz bei einer Rechtfertigung nach Anfechtung der Gültigkeit seines Mandates durch die Arbeitnehmergruppe, ausgesprochen. Wer diese grosssprecherischen Behauptungen hörte, nahm sie kaum ernst oder hielt sie nicht für sehr wichtig. Heute fragen wir uns aber, ob Magrini nur so sprach, um sich vor einer unmittelbaren Gefahr zu schützen, denn jedermann wusste, dass er bei den Reedern nicht in Gnade stand. Suchte er eine moralische Stütze im Ausland? So etwas würde das faschistische Regime nicht vergeben.

Am 5. April d. J. hat die italienische Presse folgendes amtliche Communiqué veröffentlicht: „Der Abgeordnete Magrini hat aus persönlichen Gründen sein Amt als Vorsitzender der faschistischen Landesföderation der Seeleute und des Luftfahrtpersonals niedergelegt. Seinem Entlassungsgesuch wurde stattgegeben.“

Handelte es sich bei dem Ausscheiden Magrinis aus obiger Organisation um „persönliche Gründe“? Aus seiner vorstehend erwähnten Rede führen wir folgendes an. „Ich habe beim Sekretariat der Konferenz eine vollständige Zusammenstellung der Unterlagen zu dem Streitfall zwischen dem Seemannsverband und den Reedern in der wichtigen Frage der wirtschaftlichen Behandlung der Seeleute aller Gruppen hinterlegt, mit welchem Streitfall sich das Arbeits-

blem für sehr wichtig und äusserte sich dahin, dass es von grossem Nutzen wäre, wenn ausführliche Unterlagen über die in den grossen Städten aller Länder eingeführten Massnahmen herbeigeschafft würden. Der Ausschuss beauftragte daher das Sekretariat, weiteres Material von den wichtigsten Städten, über welche solches noch nicht vorliegt, zu sammeln und die ganze Angelegenheit einer späteren Sitzung des Ausschusses zur systematischen Behandlung zu unterbreiten.

gericht im Januar 1928 zu beschäftigen hatte.

Eine Durchsicht dieser Akten wird Ihnen den unumstösslichen Beweis erbringen, dass mein Verband sich entschieden für die Rechte der Seeleute eingesetzt hat und dass auch das Gericht seinem Standpunkt in Form eines regelrechten Urteiles stattgegeben hat.“

Seitdem sich die Faschisten im Jahre 1925 der italienischen Seemannsföderation bemächtigt haben, hatten die Seeleute alle möglichen Schikanen und Verschlechterungen erlitten. Im Jahre 1927 waren die Verhältnisse so, dass sich die Führer der faschistischen Organisationen gezwungen sahen, etwas zu tun, um den Forderungen der Reeder ein Ziel zu setzen. Es wurden Verhandlungen eingeleitet, doch konnte keine Einigung erzielt werden, trotzdem der Minister der „Korporationen“ eingriff. Der Streitfall kam vor das Arbeitsgericht. Dieses fällte im Januar 1928 eine Entscheidung, wodurch die an den Arbeitsbedingungen bereits vorgenommenen Verschlechterungen gutgeheissen wurden mit der ausdrücklichen Bestimmung, dass die damaligen Verhältnisse bis zum Abschlusse neuer Verträge fort dauern sollen. Der Sieg war also kein so vollständiger, wie es Magrini darzustellen versucht hat.

Da sich in der italienischen Seeschifffahrt seit einigen Monaten eine leichte Krise bemerkbar macht, haben die Schifffahrtsgesellschaften nicht verfehlt, dies als Vorwand zu einer weiteren Verschlechterung der Arbeitsbedingungen ihrer Bediensteten zu benutzen. Angesichts der verzweifelten und elenden Lage, in welcher sich die Seeleute befinden, glaubten die Führer der Seeleutföderation, sich den Forderungen der Arbeitgeber widersetzen zu müssen und auf die Bitte des Korporationsministers musste das Arbeitsgericht erneut eingreifen. Vor diesem Gericht hat Magrini die Interessen der Seeleute vertreten. Er hat sich so mutig und energisch für sie eingesetzt, dass man ihn an „hoher Stelle“ als vom Geiste des Klassenkampfes erfüllt angesehen hat! Am 29.

März war es, als Magrini auf dem Arbeitsgericht seinen Vorstoss gegen die Reeder unternommen hat. Die Verhandlung wurde dann auf den 9. April vertagt. Am 4. April wurde das Entlassungsgesuch Magrini bekannt und die Beilegung der Streitigkeit wurde bis auf weiteres vertagt.

In den amtlichen Communiqué, welches die Nachricht von dem Entlassungsgesuch Magrini brachte, hiess es, dass der Abgeordnete Begnotti durch Ministerialerlass dazu bestimmt worden sei, den leeren Posten zu besetzen. Begnotti, Sekretär des Gewerkschaftsverbandes der Provinz Milan, stammt aus Brescia; er hat noch nie das Meer gesehen, dagegen geniesst er aber das unumschränkte Vertrauen des Sekretärs der faschistischen Partei, Augusto Turati, seinem Mitbürger. Alfieri, Unterstaatssekretär im Korporations-Ministerium, hat sich persönlich nach Genua begeben, um Begnotti in seine neuen Amtspflichten einzuweißen. Aus den Zeitungen erfahren wir, dass der Abgeordnete Alfieri in einer kurzen Rede habe verlauten lassen, dass „seine Anwesenheit in dem Augenblicke, wo der Vorsitzende sein Amt übernimmt, das lebhafteste Interesse der Regierung für die Seeleute zeigt.“ Von der kürzlichen „Ablösung der Wache“ (Einsetzung an Magrini's Stelle) sprechend erklärte er, die Deutungen, zu welchen dadurch Anlass gegeben wurde, seien „irrig und tendenziös“.

Wie dem auch sei, der 9. April ist schon längst vorbei und das Arbeitsgericht hat sich nicht mehr bewogen gefühlt, die Prüfung des ihm unterbreiteten Streitfalles von neuem aufzunehmen.

Die Arbeitszeit und der Seemann,

von

J. HENSON, C. B. E.,

Vorsitzender der Seemanns-Sektion der I. T. F.

Wenn die Seeleute die 48-Stundenwoche gefordert haben, so kamen die Reeder stets mit dem ihnen geläufigsten Einwand, bei einer Bewilligung dieser Forderungen wären die mit ihrer Durchführung verbundenen Mehrkosten so hoch, dass das Schiffahrtsgewerbe ruiniert würde und dass statt einer grösseren Arbeitsmöglichkeit für Seeleute die Betriebskosten sich dermassen steigerten, dass Schiffe aufgelegt und dadurch noch mehr Seeleute auf den Erwerbslosenhäufen geworfen werden müssten.

Bevor wir näher auf diese Behauptung der Reeder eingehen, müssen wir uns zunächst die Lage des Seemanns vergegenwärtigen und sie mit derjenigen des Arbeiters an Land vergleichen.

Der Seemann untersteht wie jeder andere Arbeiter verschiedenen Gesetzen, wie sie in den Schiffahrtsgesetzen jedes Landes enthalten sind, in keinem dieser Gesetze wird aber, von Frankreich abge-

sehen, die Arbeitszeit an Bord geregelt. So kann der Kapitän nach der Anmusterung, wenn es sich als „notwendig“ erweist, auf See 24 Stunden Arbeit im Tag verlangen, ohne dass der Seemann Anspruch auf einen höheren Lohn hat, als im Heuervertrag niedergelegt.

Die Verweigerung von Ueberarbeiten bedeutet, dass der Seemann in das Schiffstagebuch eingetragen oder vor das Gericht zitiert werden kann, durch welches er den Verlust einer Heuer und Gefängnisstrafe zu gewärtigen hat. Ferner kann der Kapitän in die Abmusterungsbescheinigung des Seemanns einen entsprechenden Vermerk setzen und so diesem die Erlangung weiterer Beschäftigung auf einem anderen Schiffe, erschweren.

In einigen Ländern sind zwischen Reedern und Seemannsverbänden allerdings Vereinbarungen geschlossen worden; danach ist für eine gewisse Anzahl über die gewöhnliche Arbeitszeit hinaus geleistete Stunden ein Zuschlag zu zahlen, es können auch Ferien gewährt werden, doch alle diese Vereinbarungen werden in einem Notfalle ungültig. Und es gibt keine gesetzliche Umschreibung darüber, was als „Notfall“ zu betrachten ist; der Kapitän des Schiffes hat einzig und allein darüber zu entscheiden.

In allen Ländern sind bisher die Seeleute schlechter behandelt worden als irgend eine andere Arbeiterkategorie. Lange Arbeitszeit, schlechte Entlohnung, unzureichende Beköstigung, Unterkunft, die für Menschen ungeeignet ist, Krankheit und Unfälle auf See, ungenügende Krankenhilfe, stets zu gewärtigen, verhaftet zu werden, wenn man ohne Erlaubnis an Land geht, Verlust der sauer verdienten Heuer: all das sind die Freuden des Seemannslebens.

Im Dienste — manchmal bei ein und derselben Gesellschaft — grau geworden, schiebt man die alten Seeleute auf die Seite, um jüngeren Platz zu machen. Ohne Anspruch auf irgend eine Pension, sei es vom Reeder oder vom Staate, bleibt dem alten Schiffsmann nur noch übrig, von der Unterstützung von Verwandten oder Freunden zu leben oder ins Arbeitshaus zu gehen. National und international haben sich die Seeleute zusammengetan, um ihre Arbeitsbedingungen zu verbessern und in denjenigen Ländern, wo die Seemannsverbände stark geworden sind, war es nach harten Kämpfen auch möglich, von den Reedern Zugeständnisse abzuzwingen.

Vor dem Weltkriege, im Jahre 1914, besonders nach dem Kampfe der englischen Seeleute im Jahre 1911, hat sich in allen Ländern und Berufen durch nationale und internationale Verbände eine starke Gewerkschaftsbewegung entwickelt, was bei den Reedern grosse Besorgnis erweckte.

Durch die Internationale Transportarbeiter-Föderation verlangten die Seeleute allererst bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen und bessere Unterkunftsverhältnisse und die Reeder wurden, so

sehr sie sich auch dagegen wehrten, gezwungen, Zugeständnisse zu machen.

Dann kam der Weltkrieg und die Seeleute aller Länder, welche den Wert der internationalen Verbrüderung gegen ihren gemeinsamen Feind zu schätzen lernten, waren in verschiedene Lager gespalten, in Alliierte, in Zentrale und in Neutrale. Der Völkerhass wurde künstlich gross gezüchtet mit der Folge, dass die Internationale Transportarbeiter-Föderation und die anderen Internationalen nicht mehr zu arbeiten in der Lage waren.

In den Jahren 1914 bis 1918 waren aber die Seeleute sehr gesucht und hätten jeden Lohn verlangen können. Sie waren jedoch, welchem Volke sie auch angehören mochten, zu bescheiden in ihren Forderungen und die ihnen widerwillig zugestandenen Aufbesserungen, die der englische Staat vielfach in Form von „Kriegsprämien“ selbst beisteuerte, entsprachen nur den fortwährend steigenden Kosten der Lebenshaltung.

Die Reeder dagegen haben, besonders am Anfang des Krieges, die Notlage des Volkes gründlich ausgenutzt. Die Frachtsätze wurden ganz bedeutend erhöht, hohe Dividenden ausgeschüttet, Bonus-Aktien ausgegeben und grosse Reserven gebildet.

Im Jahre 1915 haben die Reeder, deren Schiffe von der obersten Seebehörde nicht requiriert wurden, sehr hohe Profite eingestrichen, was aus folgenden Frachtsätzen ersichtlich ist:

Ausreise:	Jan. 1915	Dez. 1915
	sh. d.	sh. d.
Cardiff—Port Said	30/-	68/9
Marseilles	21/-	58/-
Gibraltar	14/6	32/6
Lissabon	18/-	31/-
Plata	17/6	40/-

Heimreise:	Jan. 1915	Dez. 1915
	sh. d.	sh. d.
Bombay—Ver. Königreich	23/6	105/-
Häfen im Golf v. Mexiko—Ver. Königreich	98/-	200/-
River Plata—Ver. Königreich	60/-	120/-
San Lorenzo—Ver. Königreich	50/-	120/-

Anfang 1914 betrug der Frachttensatz von Cardiff nach Port Said 6 sh. 4 d. pro Tonne. Der Reingewinn der englischen Reeder wurde laut dem „Statist“ (einer Finanzzeitung) auf 20 Millionen Pfund i. J. 1913 und 250 Millionen Pfund i. J. 1915 geschätzt.

Obwohl der Reeder 50% seines Mehrerwerbes für die Kriegskosten beizusteuern hatte, blieb ihm noch der bescheidene Profit von 575% auf seine Ueberschüsse im Jahre 1913. Diese Gewinne wurden nicht nur durch Ausbeutung der Notlage des Volkes erzielt, sondern auch aus den Arbeitern zur See herausgeschunden, die sich in schweren Stürmen und Kämpfen unter Gefahr für Leib und Leben durchschlagen müssen.

(Fortsetzung folgt).