



**ORGAN DER INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITERFÖDERATION**

Der Flug über Mailand.

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

Wegen den Ferien erscheint dieses Mal eine aus 16 Seiten bestehende Doppelnummer.

AUS DEM INHALT:

Allgemeines: Der Kongress des I.G.B. Die I.T.F. auf der internationalen Ausstellung für Verkehr und Touristik in Posen	74 80
Die Resolutionen des I.G.B.-Kongresses	86
Eisenbahner: Kampf der österreichischen Eisenbahner.	76
Die Sicherheit in der Bahnunterhaltung	77
Die Madrider Beratungen der Arbeitgeber	78
Brief aus Bulgarien	79
Eisenbahnerlöhne in Argentinien	79
Gerichtliche Härte gegen Lokomotivführer in Belgien	82
Hafenarbeiter: Die westeuropäischen Seehäfen	83
Kraftfahrt: Eine originelle Kampfmassnahme in Polen	84
Ueber die Dienstkleiderfrage	85
Strassenbahner: Beförderungsergebnis deutscher Strassenbahnen	85
Seeleute: Die Arbeitszeit und der Seemann (II)	87
Seeleutlöhne in Buenos Aires	88
Esperanto	88

Wir bringen an dieser Ehrenstelle das Bild des kühnen Fliegers Bassanesi, der am Freitag, den 11. Juli 1930, über Mailand Zehntausende von antifaschistischen Flugblättern abgeworfen hat, welche von der Mailänder Bevölkerung, insbesondere aber von der Arbeiterschaft, die sich während der Mittagspause nach Hause begab, aufgehoben wurden und zuerst in der ganzen Stadt, dann auch im Lande selbst grosse Erregung und Begeisterung erweckt haben. Der Besuch des Fliegers kam ganz unerwartet. Gerade in Mailand sind viele Luftabwehr-Mitrailleusen und Geschütze, ferner ein grosser militärischer Flugplatz vorhanden, doch auf eine solche Ueberrumpelung war man nicht gefasst und daher auch ausserstande, den Flieger abzuschliessen. Drei militärische Jäger haben das Flugzeug allerdings verfolgt, sie kamen aber zu spät, um den Flieger noch vor der schweizerischen Grenze einzuholen. Bedauerlicherweise ist Bassanesi infolge starken Nebels in der Nähe von Andermatt an eine Felswand geprallt, wodurch er verletzt wurde. Das Flugzeug ist verloren.



Wir entbieten dem tapferen Kameraden unsern Glückwunsch zu dem gelungenen Unternehmen und sprechen die Hoffnung aus, dass er bald wieder völlig hergestellt sein möge.

In Italien hat dieser friedliche Fliegerüberfall eine doppelte Wirkung ausgelöst, Einmal hat die Arbeiterklasse, die sich nicht zum Faschismus bekennt, neuen Mut gefasst, andererseits beginnt der Faschismus einzusehen, dass seine Diktatur die längste Zeit gedauert hat. Eine nur sehr geringe Anzahl Manifeste hat die Polizei auf die Seite schaffen können. Es kam sogar zu Strassengefechten, weil die Besitzer der Flugzettel nicht gewillt waren, die aufgehobenen

Zettel der Polizei auszuhändigen. Der Hauptkommissar von Mailand ist seines Amtes enthoben worden. Der Flugplatz von Mailand soll sich jetzt Tag und Nacht bereit halten, um einer Wiederholung vorzubeugen! Dies beweist, wie sehr der Faschismus eine Erhebung des unterdrückten italienischen Volkes fürchtet.

Die Freiheit steht vor den Toren. Nichts kann sie aufhalten!

Der Kongress des I. G. B.

Der Internationale Gewerkschaftsbund hat seinen 5. ordentlichen Kongress abgehalten. *) Vom 7. bis einschliesslich 11. Juli sind in Schwedens Hauptstadt die Delegierten der dem I.G.B. angeschlossenen gewerkschaftlichen Landeszentralen beieinander gewesen und ausser ihnen noch etwa 30 Vertreter der internationalen Berufssekretariate als Gäste. Unsere Internationale, die I.T.F., war durch J. Döring, Ch. Lindley und Edo Fimmen vertreten.

Soweit der beinahe in jeder Hinsicht enttäuschende Kongress eine Bedeutung für die Zukunft der internationalen Gewerkschaftsbewegung haben kann, dürfte diese fast einzig und allein darin liegen, dass mit 55 gegen 30 Stimmen beschlossen wurde, den Sitz von Amsterdam nach Berlin zu verlegen. Zu der Kommission, in welcher diese Angelegenheit vorbereitet wurde, hatten die Vertreter der Berufssekretariate keinen Zugang, er wurde ihnen ängstlich verwehrt.

In der öffentlichen Sitzung, welche den von der Kommission angenommenen Vorschlag auf Sitzverlegung gutzuheissen hatte, sass man und wartete vergebens auf ein überzeugendes Argument, das einem den Beweggrund zu der Verlegung von Amsterdam nach Berlin hätte verraten können. Es hatte den Anschein als handele es sich um eine von vornherein, unter starkem Widerstand der französischen und belgischen Delegierten abgemachte Sache. Man hörte nur, nachdem das Ergebnis der Abstimmung bekannt geworden war, aus deutschem Munde das Versprechen, dass es jetzt in Zukunft mit dem I.G.B. besser ginge. Das ist zu hoffen und zu wünschen und es dürfte in der Tat auch nicht ganz unmöglich sein, da es schlechter mit ihm kaum noch werden kann. Es ist nur nicht ganz klar, warum man in Berlin die Massnahmen treffen kann und wird, die den I.G.B. aus seiner Lethargie wecken sollen, und warum man es nicht tun konnte oder vielmehr nicht getan hat, solange er seinen Sitz in Amsterdam hatte.

Dass die Vertreter der internationalen Berufssekretariate in dieser ihnen doch nicht ganz gleichgültigen Sache selbstverständlich nichts zu sagen hatten, sei nur noch nebenbei erwähnt.

**

Für viele war es eine Ueberraschung, dass der Kongress den Vorstand des I.G.B. mit der Prüfung der Möglichkeit und Zweckmässigkeit einer festeren organisatorischen Eingliederung der internationalen Berufssekretariate in den I.G.B. beauftragte.

Der englische Gewerkschaftsbund hatte einen Antrag auf sofortigen Aufbau des I.G.B. auf den internationalen Berufssekretariaten statt auf den gewerkschaftlichen Landeszentralen gestellt. Der

*) Die vom I. G. B.-Kongress angenommenen Resolutionen finden sich auf Seite 86.

österreichische Gewerkschaftsbund verlangte, dass der Vorstand des I.G.B. dem nächsten Kongress neue Statuten unterbreiten solle, wonach der I.G.B. auf den internationalen Berufssekretariaten sowohl als auch auf den gewerkschaftlichen Landeszentralen aufzubauen sei.

Die in ihren Forderungen bescheidener und gemässigtere Exekutive der I.T.F. hat bekanntlich beantragt, dass die Möglichkeit einer Umgestaltung des I.G.B. erst geprüft werden solle. Ihr Antrag lautete:

„Der vom 7. bis 11. Juli in Stockholm abzuhaltende Kongress des I.G.B. wolle den Vorstand des I.G.B. beauftragen, die Frage des Aufbaues der Gewerkschaftsinternationale auf der Grundlage der internationalen Berufssekretariate zu studieren und dem nächsten Kongresse über die Möglichkeit einer solchen Umgestaltung Bericht zu erstatten.“

In der dem Kongress vorausgegangenen Konferenz des Vorstandes des I.G.B. mit den Vertretern der internationalen Berufssekretariate teilte Sekretär Sassenbach mit, dass der Vorstand die Vorschläge der englischen und der österreichischen Gewerkschaftszentrale, sowie denjenigen der I.T.F. einmütig ablehne. Dass man bei dieser selbstherrlichen Haltung nicht allzuviel Erfolg hatte, stellte sich bald heraus. In dieser Konferenz mit den internationalen Berufssekretariaten dachte man etwas anders über diese Frage, als in der vor 3 Jahren in Paris abgehaltenen Konferenz. Von verschiedenen Seiten wurde der Vorschlag der I.T.F. kräftig unterstützt, sodass er schliesslich mit 12 gegen 11 Stimmen in folgender, von der ursprünglichen etwas abweichenden Fassung angenommen wurde:

„Der vom 7. bis 11. Juli 1930 in Stockholm abzuhaltende Kongress des I.G.B. wolle den Vorstand des I.G.B. beauftragen, die Frage des Aufbaues der Gewerkschaftsinternationale auf der Grundlage der internationalen Berufssekretariate oder der internationalen Berufssekretariate und der Landeszentralen zu studieren und dem nächsten Kongress Bericht zu erstatten, ob eine solche Umgestaltung möglich und wünschenswert ist.“

Ausser den I.T.F.-Vertretern stimmten für den Antrag die Vertreter der nachstehenden internationalen Berufssekretariate: Privatangestellte, Fabrikarbeiter, Lebens- und Genussmittelarbeiter, Bauarbeiter, Buchdrucker, Oeffentliche Dienste, Buchbinder, Lehrer, Glasarbeiter, Lithographen und Bekleidungsarbeiter. Gegen den Antrag stimmten die: Holzarbeiter, Landarbeiter, Metallarbeiter, Tabakarbeiter, Maler, Diamantarbeiter, Maschinisten und Heizer, Textilarbeiter,

Ledarbeiter, Hotel-, Restaurant- und Café-Angestellte und Hutmacher.

Nicht vertreten waren die Bergarbeiter, Keramarbeiter, Steinarbeiter, Friseurgehilfen und die Post-, Telegraphen- und Telephonangestellten. Wie uns mitgeteilt wurde, hatte der Vorstand der Bergarbeiter-Internationale beschlossen, den Antrag der I.T.F. zu unterstützen.

In der Vorschlagskommission, zu welcher ein Vertreter der Berufssekretariate ausnahmsweise zugelassen wurde, um diesen Antrag mit fünf anderen von der Konferenz mit den Berufssekretariaten angenommenen Anträgen zu verfechten — es war Kollege Döring, dem diese hohe Ehre zuteil wurde —, wurde der Antrag einer nochmaligen Aenderung unterzogen, sodass er schliesslich in folgender Fassung dem Kongress unterbreitet wurde:

„Der vom 7. bis 11. Juli 1930 in Stockholm abgehaltene Kongress des Internationalen Gewerkschaftsbundes wolle den Vorstand des I.G.B. beauftragen, die Frage der festeren Eingliederung der Internationalen Berufssekretariate in den Bau des I.G.B. zu studieren, dem nächsten Kongress Bericht zu erstatten und evtl. Vorschläge zu machen.“

Es ist weniger als verlangt wurde, und das war schon wenig. Wir sind aber einen kleinen Schritt, und sei es auch ein äusserst bescheidener, vorwärts gekommen auf dem Wege zur Erlangung eines Mitbestimmungsrechtes und gesünderer organisatorischer Verhältnisse innerhalb der internationalen Gewerkschaftsbewegung. Von der Art und Weise, wie die Untersuchung vom Vorstand des I.G.B. nun vorgenommen werden wird einerseits, und von der Entwicklung, welche die internationalen Berufssekretariate in den nächsten drei Jahren nehmen werden andererseits, hängt es ab, ob der 1933 in Brüssel abzuhaltende Kongress wichtigere Beschlüsse hinsichtlich der künftigen Gestaltung und Entwicklung des I.G.B. fassen wird als er derjenige über eine Sitzverlegung von einem Lande nach einem andern darstellt.

**

Einmütig nahm der Kongress noch Entschliessungen an über Wirtschaftspolitik, sozialpolitische Fragen, das Problem der Arbeitszeit, Abrüstung und Frieden und über die Lage der Gewerkschaftsbewegung in Ländern ohne Demokratie. Diese Entschliessungen wurden nach vorausgegangener kurzer Erläuterung zu vier Berichten, die dem Kongress im Druck vorlagen, und nachdem ihr Text in besonderen Kommissionen festgelegt worden war, angenommen. Eine Diskussion über die Probleme selbst fand weder auf dem Kongresse noch in den Kommissionen statt. Dazu fehlte es an Zeit, und was noch schlimmer ist, an Lust und Interesse. In der Kommission, welche die Entschliessungsentwürfe betr. den Militarismus und Fas-

zismus zu behandeln hatte, versuchten wir, eine Diskussion über die Probleme als solche hervorzurufen; es wurde der verzweifelte Versuch gemacht, einige zur Ausführung der schönen Resolutionen notwendige Massnahmen zu prüfen und festzulegen. Doch es war vergebliche Mühe! Man interessierte sich nur für an sich wenig bedeutende redaktionelle Aenderungen. Und deshalb ist die Befürchtung, dass diese neuen Entschlies-

sungen, wie so viele schon von früheren Kongressen des I.G.B. gefasste, nichts anderes sind und bleiben werden als papierne Produkte eines unfruchtbaren, kraft- und energielosen Kongresses.

Dass die Gastfreiheit der schwedischen Arbeiterbewegung auch dieses Mal überwältigend war, ist eine Tatsache, die man kaum jemandem gegenüber zu erwähnen braucht, der Schweden und seine Arbeiter kennt.

neur C. C. Young in Sacramento (Kalifornien)! Fordert die Gewerkschaften und andere befreundete Organisationen auf, ähnliche Schritte zu unternehmen.

Diese unglücklichen Opfer der Klassenjustiz müssen endlich aus der Haft entlassen werden. Tut Euer möglichstes, um diesem Justizverbrechen ein Ziel zu setzen und gebt Mooney und Billings wieder ihren Familien und Freunden zurück.

Aufruf der Sozialistischen Partei Nordamerikas zugunsten von Tom Mooney und Warren K. Billings!

Seit 14 Jahren büssen Tom Mooney und Warren K. Billings in einem kalifornischen Gefängnis eine Strafe ab für ein Verbrechen, das sie nicht begangen haben. Schon 14 Jahre sind sie von ihren Familien getrennt, werden sie gezwungen, die Foltern des Kerkerregimes zu erdulden, obwohl schon viele Jahre bekannt ist, dass sie unschuldig sind.

Man hat noch in keinem Falle aussichtsreichere Argumente vorbringen können, um die Unschuld von Personen nachzuweisen, die eines Verbrechens beschuldigt wurden. Seit der Verurteilung dieser Menschen zu Gefängnis wurden folgende Tatsachen enthüllt:

Die Glaubwürdigkeit jedes Zeugen gegen Tom Mooney ist in Zweifel gezogen worden. Einige haben sich als Meineidige erwiesen. Einige haben bekannt, dass sie einen Meineid geleistet haben. Auch nicht das geringste des Beweismaterials, welches damals dazu diente, das Schwurgericht und den Untersuchungsrichter zu überzeugen, wird heute von diesem Schwurgericht, von diesem Untersuchungsrichter und von den Beamten, die mit der Abwicklung dieses Strafverfahrens zu tun haben, akzeptiert.

Anwalt Griffin, der Untersuchungsrichter, hat erklärt, die zur Verurteilung von Mooney gebrauchten Methoden seien „das schmutzigste Geschäft“ gewesen, das je einem Gerichtshof aufgetragen wurde. Seine Stimme wird zugunsten der Freilassung von Mooney erhoben.

Der Oberstaatsanwalt von Kalifornien verlangte im Jahre 1917 eine Wiederaufnahme des Verfahrens.

Die Untersuchungskommission des Präsidenten Wilson erklärte im Jahre 1918 sämtliche Anschuldigungen für erfunden und erlangte die Umwandlung des Todesurteils in lebenslängliche Gefängnisstrafe.

Duncan Metheson, Leiter des Polizeiamtes von San Franzisko zur Zeit der Prozessführung, verlangt die Begnadigung Mooneys.

Mathew Brady, Bezirksanwalt in der Grafschaft San Franzisko, erklärt, dass Mooney und Billings durch Meineid verurteilt wurden und deshalb begnadigt werden müssen.

Charles Goff, Polizeichef zur Zeit der Gerichtsverhandlung und Mitvollstrecker des richterlichen Spruches verurteilt mit

den andern die künstliche Aufmachung des Prozesses und fordert Mooneys Freilassung.

James Brennan, Kläger in der ersten gerichtlichen Voruntersuchung wegen des Bombenattentats, verlangt die Entlassung von Mooney und Billings aus dem Gefängnis.

William V. MacNevin, Obmann der Geschworenen, welche Mooney verurteilt haben, hat beim Gouverneur ein besonderes Gesuch eingereicht, um seine Freilassung zu bewirken.

Alle anderen noch lebenden Geschworenen, die den Beklagten für schuldig erklärt hatten, sind davon überzeugt worden, dass Mooney das Opfer eines schrecklichen Justizirrtums ist und haben sich in einer Bittschrift an den Gouverneur für die Freilassung Mooneys eingesetzt.

In all den Jahren, während welcher dieses empörende Komplott ans Tageslicht kam, sind an die Gouverneure von Kalifornien dringende Bittschriften gerichtet worden, den vermeintlichen Missetälern Gerechtigkeit widerfahren zu lassen, jedoch ohne Erfolg.

Bekanntlich begünstigen starke Kräfte des organisierten Reichtums die weitere Gefangenhaltung von Mooney und Billings, weil sie „Arbeiter-Agitatoren“ sind. Der jetzige Gouverneur erklärte sogar, dass Mooneys „Haltung zur gesellschaftlichen Ordnung“ bei Behandlung seines Falles in Erwägung zu ziehen wäre.

Es ist etwas ungeheuerliches, dass Mooney und Billings noch stets ihrer Freiheit beraubt werden, obgleich die Tatsachen über die Verschwörung bekannt sind. Noch ungeheuerlicher ist es, dass man sie hinter Schloss und Riegel hält, weil ihre „Haltung zur gesellschaftlichen Ordnung“ mit den Ansichten derjenigen, welche die Macht in Händen haben, nicht übereinstimmt.

Wir fordern alle lokalen Organisationen der Partei im ganzen Lande auf, im Juli gemeinsam mit befreundeten Organisationen und Personen Protestversammlungen abzuhalten. Sorgt dafür, dass diese Versammlungen auch der breiten Öffentlichkeit zugänglich sind! Fasst Protestresolutionen und sendet diese an Eure lokale Presse! Uebermittelt Ausfertigungen davon an Gouver-

Der Parteivorstand:

gez. MORRIS HILLQUIT, New York.
 „ JAMES H. MAURER, Pennsylvania.
 „ JOSEPH W. SHARTS, Ohio.
 „ JASPER MCLEVVY, Connecticut.
 „ META BERGER, Wisconsin.
 „ ALFRED BAKER LEWIS, Mass.
 „ DANIEL C. HOGAN, Wisconsin.
 „ JAMES ONEAL, New York.
 „ LILITH M. WILSON, Pennsylvania.
 „ CLARENCE O. SENIOR, Sekretär.

Mitteilungen des Sekretariats.

Kongress der I. T. F. in London.

Für den Londoner Kongress wurden bis jetzt 156 Vertreter angeschlossener Verbände, darunter solche in Britisch-Indien, Kanada, Indonesien und Japan, angemeldet.

Die meisten Delegierten aus den europäischen Ländern treffen sich in Rotterdam, wo die gemeinsame Ueberfahrt mit einem von der I. T. F. gemieteten Dampfer nach London angetreten wird.

Tagesordnung des Kongresses.

Weiter eingegangene Anträge und Amendements wurden den Mitgliedsverbänden zur Kenntnis gebracht, sodass die vollständige Tagesordnung nunmehr in deren Besitz ist.

Die noch nötigen weiteren Schriftstücke werden rechtzeitig ausgeschickt.

Rundschreiben und Fragebogen.

Diejenigen Verbände, welche uns noch keine Antwort zugehen liessen auf unsere Rundschreiben betreffend:

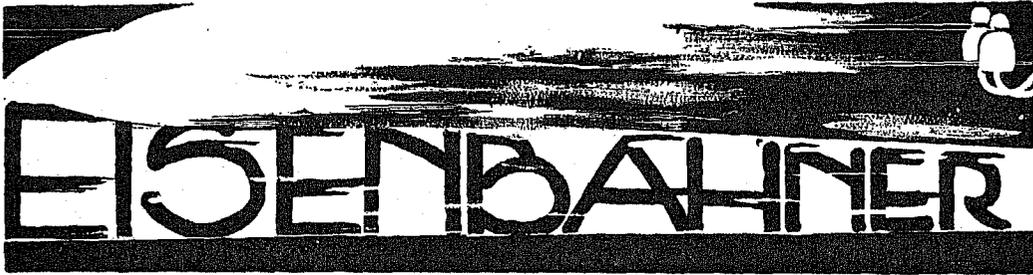
Beschickung unseres Londoner Kongresses,
 Psychotechnische Prüfungen für Eisenbahner, Strassenbahner und Kraftfahrer,
 Bestellung des Referats Bratschi über Eisenbahn und Auto,
 Arbeitsbedingungen des Aufsichts- und Verwaltungspersonals bei der Eisenbahn,
 Zusendung der erbetenen Anzahl Statuten, wollen dies baldmöglichst nachholen.

Eingegangene Beiträge.

Für 1929:
 Lettländische Eisenbahner fl. 247,38.
 Für 1930:
 Finnische Eisenbahner fl. 40,23
 Eisenbahnangestellte Grossbritanniens (R.C.A.) „ 814,89
 Oesterreichische Eisenbahner „ 1256,28
 Polnische Eisenbahner „ 750,—
 Polnische Lokomotivführer „ 120,—
 Tschechoslowakische Lokomotivführer. „ 121,30

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

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



Kampf der österreichischen Eisenbahner. (Die Bundesbahngesetznovelle).

II.

Der Kampf im Parlamente.

Die durch die Neuwahl des Ministers für Handel und Verkehr verzögerte Vornahme der ersten Lesung der Bundesbahngesetznovelle im Parlamente erfolgte am 24. Juni. Die Sprecher der Sozialdemokratie, Dr. Ellenbogen, der schon im Jahre 1897 anlässlich der behördlichen Auflösung der Eisenbahner-Organisation den parlamentarischen Kampf für die Eisenbahner führte, und die Abgeordneten aus dem Eisenbahnerstande, Weiser und Scheibin, unterzogen die Vorlage und ihre Motivierung einer vernichtenden Kritik.

Die Wirkung blieb nicht aus. Die Vorlage wurde zwar dem unter dem Vorsitz Ellenbogens stehenden Verkehrsausschuss des Parlamentes zugewiesen, dieser aber vorerst nicht einberufen. Es setzten vielmehr die von der Organisation geforderten Verhandlungen über den von der Regierung ausgearbeiteten Personalvertretungsentwurf zwischen Organisation, Verwaltung und Minister ein.

Der Regierungsentwurf über die Personalvertretungsvorschrift.

Im Entwurf war das Proportionalwahlrecht und die Immunität der Personalvertreter aufgehoben. Das Wahlsystem ging offensichtlich auf eine Bevorzugung der Minorität aus. Die Sitzungen der 5 Personalausschüsse der 5 Bundesbahndirektionen und des neu zu schaffenden Werkstättenausschusses sollten in der dienstfreien Zeit abgehalten werden. Dem Zentralausschuss der Personalvertretungen war als Wirkungskreis zugestanden:

1. Das Recht der Vereinbarung über Gegenstände, für die nicht auch eine Regelung im Gesetz- oder Verordnungswege im Gesetzentwurf vorgesehen war. (Auf Dienstrechts-, Pensions- und Personalvertretungsvorschriftenfragen würde sich also das Recht auf Vereinbarungen nicht erstrecken).

2. Das Begutachtungsrecht bei den Bestimmungen über Dienst- und Ruhezeiten und über das Dienststrafverfahren.

3. Das Recht der Mitwirkung bei Aufrechterhaltung der Disziplin im Betriebe.

In strittig gebliebenen Fragen sollte ein aus je 3 Mitgliedern des Zentralaus-

schusses und des Vorstandes der Unternehmung mit einem Mitglied der Verwaltungskommission als Vorsitzenden zusammengesetztes Schiedsgericht fungieren, dessen Entscheidungen der Wert gesetzlicher Bindung zukommen sollte.

Die Verhandlungen der Organisation.

Die Organisation setzte diesem ganz und gar unannehmbaren Entwurf gegenüber durch, dass die gegenwärtige Personalvertretungsvorschrift als Grundlage genommen wurde und die Verwaltung zu dieser Vorschrift die Abänderungsvorschläge zu machen hatte. Während bei den weiteren Verhandlungen, die unter dem Vorsitz des Handelsministers abgehalten wurden, erreicht wurde, dass das Verhältniswahlrecht bleibt, die Immunität der Personalvertreter, die bisherige dauernde Dienstfreistellung von Mitgliedern der Personalausschüsse bei den Bundesbahndirektionen wieder hergestellt und durchgesetzt wurde, dass das Schiedsgericht sich nur mit Fragen zu befassen hätte, die aus der Auslegung und Handhabung der Vorschriften entstehen, kam es bei der Beratung über den Wirkungskreis des Zentralausschusses der Personalvertretungen letzten Endes zu keiner Einigung. Wohl hatte die Gegenseite auf die im Gesetzentwurf vorgesehene taxative Aufzählung der Rechte der Personalvertreter verzichtet und in den Vorschlag der Organisation eingewilligt, den bisherigen Wortlaut über das Mitbestimmungsrecht zu belassen unter taxativer Aufzählung jener Belange, bei welchen die Mitwirkung der Personalvertretung künftig ausgeschlossen bleiben sollte. Wohl hätte die Organisation die Konzession gemacht, sich in den konkreten Fragen der Postenbesetzung, der Festanstellungen, der Versetzungen auf wirksame Kontrolle der Verwaltungsmassnahmen zu beschränken, doch scheiterten die Verhandlungen an der Frage des Stellenplanes, bezüglich welches die Mitwirkung von der Gegenseite negiert, während sie für "Turnus" (Dienst- u. Ruhezeiten) und für die Begünstigungen (Fahrbegünstigungen etc.) wieder zugestanden werden.

Bezüglich der Frage der Pensionen hatte die Organisation durchgesetzt, dass der Gesetzestext von:

"Die bestehenden Vorschriften über die Pensionen der Bundesbahngestellten bleiben in Kraft, insolange sie nicht durch Gesetz oder Vereinbarung zwischen der Unternehmung und der Vertretung des Personales geändert werden,"

in:

"Die bestehenden Vorschriften über die Pensionen bleiben in Kraft, können aber durch Vereinbarung zwischen Unternehmung und Vertretung des Personales geändert werden. Eine solche Vereinbarung bedarf der Genehmigung der Bundesregierung"

abgeändert wurde.

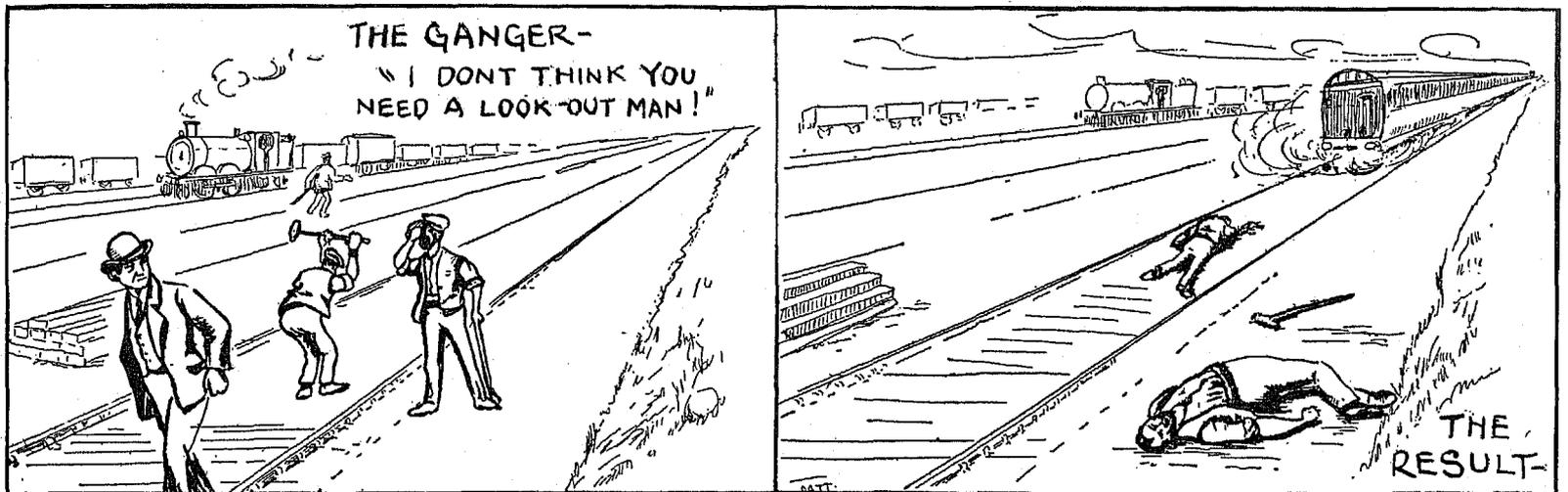
Die Organisation hatte überdies naturgemäss verlangt, dass die Regierung vor Verabschiedung der Bundesbahngesetznovelle im Parlamente die Erklärung abgibt, dass sie die vereinbarte Personalvertretungsvorschrift unverzüglich im Verordnungswege verlautbaren werde. Die Organisation verlangte weiter, dass in das Gesetz die Bestimmung aufgenommen wird, wonach diese neue vereinbarte Personalvertretungsvorschrift in Zukunft nur im Wege der Vereinbarung zwischen Unternehmung und Zentralausschuss abgeändert werden könne. Diese Sicherung musste verlangt werden, sonst hätte die Möglichkeit der jederzeitigen Abänderung dieser als Regierungsverordnung verlautbarten Personalvertretungsvorschrift wieder durch eine Regierungsverordnung (also durch die Regierung allein), rechtlich bestanden.

Die Einigung wird nicht erzielt, die parlamentarische Erledigung auf den Herbst vertagt.

Ehe diese Streitfrage entschieden war, gerieten die Verhandlungen über die Frage der Mitwirkung beim Stellenplane auf ein totes Geleise.

Die Regierung brachte dann die Vorlage im Verkehrsausschuss zur Sprache, in welchem der Führer der sozialdemokratischen Partei, Otto Bauer, den Widersinn und die Gehässigkeit der Vorlage in überzeugendster Weise darlegte.

Die Regierung fühlte die Schwäche ihrer Position; die Zeit drängte zur Schliessung der Frühjahrssession, die nach der Verfassung nicht über den 15. Juni dauern sollte, nun aber schon um Wochen überschritten war; die Zollvorlage, bei der die Regierung Schlappe auf Schlappe erlitten hatte, — der Zurückziehung der Mehlaufgabe war die Zurückziehung der Erhöhung der Warenumsatzsteuer gefolgt — drängte zu ihrer Verabschiedung. So vertagte die Regierung die Behandlung der Bundesbahngesetznovelle auf den Herbst. Der erste Angriff ist also abgewehrt, die entscheidenden Kämpfe über das Recht der Eisenbahner werden im Herbst erfolgen.



Der Rottenführer; „Ich glaube nicht, dass ihr einen Sicherheitsposten braucht“.

Das Resultat.
(The Railway Review.)

Die Sicherheit in der Bahnunterhaltung.

In der Aprilnummer unserer Zeitschrift haben wir uns mit der schwierigen, überaus wichtigen Frage der Sicherheit im Bahnunterhaltungsdienst zu beschäftigen begonnen. An Hand statistischer Daten haben wir aufzuzeigen versucht, wie gross die Zahl der sich in diesem Dienst ereigneten Unglücksfälle ist, und wie, im Interesse der Arbeiter, alles darangesetzt werden muss, um solche Unfälle möglichst zu verhüten oder wenigstens auf ein Mindestmass herabzudrücken.

Nicht viel besser steht es damit in den anderen Ländern.

Die Deutsche Reichsbahn beschäftigte im Geschäftsjahr 1926 rund 102.000 Arbeiter im Bahnunterhaltungsdienst. Trotz der getroffenen Sicherheitsmassnahmen sind folgende Unfallzahlen*) zu verzeichnen:

Beamte und Angestellte:	1925	1926	1927	1928	1929
tödlich	36	34	26	28	35
nicht tödlich	17	11	17	30	33
Arbeiter:					
tödlich	69	83	89	90	63
nicht tödlich	89	86	132	82	97
Zusammen					
tödlich	105	116	115	118	98
nicht tödlich	106	97	149	112	130

(Bis einschl. September 1929.)

Wenn man die Beteiligung der Bahnunterhaltungsarbeiter an diesen Ziffern mit 75 % annimmt, so ergeben sich folgende Schlusszahlen: in den letzten 5 Jahren (wobei 1929 nur bis September gerechnet ist), sind im Bahnunterhaltungsdienst etwa 414 Arbeiter und Angestellte getötet und 444 verletzt worden. Das heisst, dass jährlich von je 1000 Arbeitern

*) Die Zahlen beziehen sich sowohl auf das Bahnunterhaltungs- als auch das Bahnüberwachungspersonal; es wird jedoch angenommen, dass die Bahnunterhaltungsarbeiter zu 75 % daran beteiligt sind.

durchschnittlich fast ein Arbeiter im Bahnunterhaltungsdienst getötet und einer verletzt wurde. Ueber die Ursachen der Unglücksfälle, sowie über die Folgen einzelner Verletzungen geben die deutschen Statistiken merkwürdigerweise keinerlei Aufschluss. Obwohl diese Zahlen schon hoch genug sind, ist die Zahl der tatsächlichen Unglücksfälle noch grösser, denn die eigenartige Methode der diesbezüglichen statistischen Aufzeichnungen in Deutschland erlaubt nicht die Aufnahme aller sich ereigneten Unglücksfälle. So besteht eine Bestimmung, wonach ein Unfall nur dann als „tödlich“ anzusehen ist, wenn die betroffene Person spätestens 24 Stunden nach dem Unfall stirbt, während z.B. in England alle Unfälle mit tödlichem Ablauf innerhalb einer ganzen Berichtsperiode als solche angesehen werden. Aehnlich verhält es sich bei Verletzungen: Als verletzt werden in Deutschland Personen eingetragen, deren Verletzung eine mindestens 14 tägige Arbeitsunfähigkeit zur Folge hat, während in England schon eine mindestens eintägige Arbeitsunfähigkeit als „Verletzung“ gilt.

In Deutschland gibt es eine ganze Reihe von Vorschriften zur Verhütung von Unfällen in der Bahnunterhaltung; so werden Sicherheitsposten aufgestellt, die die Strecke überwachen und das Herannahen eines Zuges den Arbeitern durch entsprechende Signale bekannt geben. Die Rottenführer sind für die Sicherheit der von ihnen geführten Rotten verantwortlich. Trotzdem ist die Unfallziffer sehr hoch und wenn man unsere Aufstellung betrachtet, so sieht man ganz deutlich, dass sie sich eher vergrössert als verkleinert.

Schuld daran sind eben andere Einrichtungen, die die Vorteile der Sicherheitsmassnahmen zum grossen Teil wieder zunichte machen. Es gelten z. B. gewisse Einschränkungsbestimmungen, die u. a. bei „besonders günstigen Verhältnissen“ nur einen Sicherheitsposten zulassen oder in

ganz bestimmten Fällen den Sicherheitsdienst vom Rottenführer selbst verrichten lassen; ferner tragen insbesondere die verderblichen Auswirkungen des Akkordsystems das ihrige bei. Das Akkordsystem im Bahnunterhaltungsdienst besteht in Deutschland schon seit 1926. Die Folgen davon sieht man am besten an der obigen Statistik; während i. J. 1925 69 Arbeiter getötet wurden, steigt die Zahl der Getöteten i. J. 1926 auf 82 und seitdem immer mehr.

Damit ist aber noch nicht genug: die Deutsche Reichsbahn beabsichtigt, jetzt auch ein sog. Prämiensystem für die Rottenführer einzuführen. Dieses System soll die Rottenführer „an den von den Bahnunterhaltungsarbeitern geleisteten Arbeiten interessieren“, mit anderen Worten, es soll die Rottenführer anspornen, mehr Arbeit von den ihnen unterstellten Arbeitern zu verlangen, sie zu einer erhöhten Leistung antreiben. Es erübrigt sich aufzuzeigen, dass ein solches System grosse Gefahrenmomente nicht nur für die beschäftigten Arbeiter, sondern auch für die Beschaffenheit der Strecke selbst, in sich birgt. Auch in moralischer Hinsicht würde es sich schädlich auswirken; die aufgestachelte Antriebelust und die damit verbundene Neigung, die Untergebenen zu hetzen und zu quälen, ist am besten geeignet, die Kluft zwischen Arbeitern und den Vorgesetzten zu vertiefen.

Zu den Unglücksfällen trägt auch die Sparmanie, von der die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen — auch in Deutschland — besessen sind, viel bei. Der Dienst eines Sicherheitsposten ist sehr verantwortungsvoll und daher ziemlich anstrengend, besonders bei ungünstigen Gelände-Verhältnissen oder bei schlechter Witterung. Ein kleines Versäumnis, zu spätes Bemerkens des Zuges kann unabsehbare Folgen nach sich ziehen. Darum würde eine häufigere Ablösung solcher Posten die Sicherheit im Bahnunterhaltungsdienst ganz bestimmt steigern. Man spart aber, ohne darauf zu achten, dass die Arbeiter unnötig ihr Leben lassen müssen.

Die Madrider Beratungen der Arbeitgeber.

Wenn man versucht, sich ein Bild zu machen von dem Charakter und der Tragweite der Beratungen des internationalen Eisenbahnkongresses, wird man verleitet, die zwanzig Punkte der Tagesordnung in folgende vier Gruppen einzuteilen: *)

A. Technische Fragen.

- I. Verwendung von Beton und Eisenbeton.
- II. Bruch und Abnutzungswiderstand der Schienen.
- III. Statische und dynamische Beanspruchung der Eisenbahnbrücken.
- V. Lokomotiven neuer Bauarten.
- VI. Vervollkommnungen an Kolbendampflokomotiven.
- VII. Elektrische Vollbahnlokomotiven.
- VIII. Ganzmetall-Personenwagen.
- X. Mittel zur Regelung der Geschwindigkeit ablaufender Wagen auf Verschiebebahnhöfen.
- XI. Signalisierung.
- XIX. Elektrischer Betrieb der Sekundärbahnen.
- XX. Triebwagen.

B. Betriebswirtschaftliche Fragen.

- IV. Mechanische Geräte und Rationalisierung in der Bahnunterhaltung.
- XII. Wirtschaftliche Betriebsführung in besonderen Fällen.
- XIV. Verwendung mechanischer Hilfsmittel für Abrechnung und Statistik.
- XVIII. Vervollkommnung der Ausrüstung wirtschaftlicher Bahnen.

C. Verkehrswirtschaftliche Fragen.

- IX. Verbindung der Eisenbahnen mit den Seehäfen.
- XIII. Wettbewerb des Kraftwagenverkehrs.
- XVII. Erschliessungseisenbahnen.

D. Sozialpolitische Fragen.

- XV. Teilnahme des Personals an Leistung und Gewinnneinahme.
- XII. Personalausbildungsmethoden aller Art.

Nicht alle zwanzig Beschlüsse können hier wiedergegeben oder besprochen werden. Immerhin sind die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner direkter oder indirekter, günstiger und noch öfter ungünstiger Beeinflussung durch die Mehrzahl dieser Beschlüsse ausgesetzt. Die drei unterstrichenen Punkte standen ebenfalls auf der Tagesordnung der I. T. F.-Konferenz. Die Ansicht des international organisierten Personals ist bekannt. Wie denken die Arbeitgeber über diese Dinge?

Der Arbeitgeberstandpunkt zur

Frage des Wettbewerbs des Kraftwagenverkehrs

ist in 14 wortreichen Paragraphen ausgedrückt. Darin heisst es:

„1. Die zunehmende Bedeutung des Kraftwagenverkehrs und dessen Wettbewerbs gegen die Eisenbahnen erfordert, sowohl im Interesse beider Verkehrsmittel wie im Interesse der Allgemein-

heit, eine gerechte Würdigung ihres beiderseitigen Wertes innerhalb der Gesamtheit der Verkehrsmittel, sowie eine angemessene Gleichstellung (coordination).

Zur Erreichung dieses Zieles ist eine Aenderung der gegenwärtigen Regelung, die in den meisten Ländern zu einer Vorzugsstellung des Kraftwagens gegenüber der Eisenbahn führt, unerlässlich. Es ist unerlässlich, dass der Kraftwagen die durch ihn verursachten Strassenkosten voll trägt, dass seine Haftung derjenigen der Eisenbahn angeglichen wird, dass er denselben Vorschriften über die Arbeitszeit unterworfen wird, wie die Eisenbahn und schliesslich, dass die öffentlichen Lasten für beide Transportmittel gleich sind.“

„2. Der in einigen Ländern zugelassene freie Wettbewerb oder die lediglich förmliche Genehmigung zum Betrieb regelmässiger Kraftfahrlinien, ohne Rücksicht auf die vorhandenen Verkehrsmittel und ohne hinreichende Gewähr für die Vertrauenswürdigkeit und Leistungsfähigkeit der Unternehmen, bietet vom Standpunkt der Öffentlichkeit keinerlei Vorteil.“

Im weiteren Wortlaut der Schlussfolgerungen werden die Vorteile des Kraftwagens, die durch den Wettbewerb entstandenen Verluste der Eisenbahnen, die im Eisenbahnverkehr durchgeführten Verbesserungen, die Erfahrungen von Eisenbahnverwaltungen mit eigenem Kraftwagenbetrieb oder finanzieller Beteiligung an privaten Betrieben, Ergebnisse der gegen den Kraftwagen gerichteten Tarifpolitik und die ungleichen gesetzlichen und reglementarischen Verpflichtungen der beiden Verkehrsmittel besprochen. Danach kommt der Kongress zu folgenden Schlüssen:

„13. Die Kraftwagenkonkurrenz hat der Eisenbahn ihre bisherige Monopolstellung genommen. Die derzeitige gesetzliche Regelung trägt dieser tiefgehenden Aenderung nicht Rechnung. Es ist zu wünschen, dass diese gesetzliche Regelung, die eine der Hauptursachen der Ausbreitung des für die Allgemeinheit oft schädlichen Kraftwagenwettbewerbes ist, gemildert wird und dass die Eisenbahntarife so biegsam gestaltet werden, dass sie eine Gleichbehandlung der Eisenbahn- und Kraftwagenbeförderung ermöglichen. Das würde einer gesunden Zusammenarbeit beider Verkehrsmittel zum Wohle der Allgemeinheit förderlich sein.“

Der Kongress war aber nicht gänzlich blind für Unterlassungssünden der Eisenbahnen selber, was in folgendem zum Ausdruck kommt:

„14. Die Angaben der beteiligten Eisenbahnverwaltungen zeigen, dass der Kraftwagenwettbewerb bei manchen Verwaltungen gemildert werden könnte durch Beschleunigung und Verbesserung der Eisenbahnbeförderung, durch Einrichtung regelmässiger Kraftfahrlinien als Nebenbetrieb, durch Einführung gemischter durchgehender Beförderung sowie durch sonstige technische und tarifliche Mass-

nahmen der Eisenbahnverwaltungen in Verbindung mit reglementarischen Massnahmen der Regierung.“

Schliesslich hält der Kongress die Hoffnung für berechtigt, „dass der in vernünftiger Weise den Eisenbahnen gleichgestellte Kraftwagen ein mächtiger Bundesgenosse der Eisenbahn werden wird, der dazu berufen sein kann, die Verkehrsmittel zum Wohle der Allgemeinheit zu ergänzen und zu entwickeln.“

Es fällt auf, dass in den Auslassungen so oft die Rede ist vom Wohle der Allgemeinheit. Dieses Wohl wird jedoch nur gesehen durch die Brille privatwirtschaftlicher Interessen. Zu gemeinwirtschaftlichen Auffassungen hat der Kongress sich nicht aufschwingen können. Er fordert daher nicht die Gestaltung eines eigens für öffentliche Zwecke bestimmten Verkehrsganzen, sondern nur eine kapitalistisch gedachte Korrektur der gegenwärtigen Verhältnisse.

Beteiligung des Personals an Leistung und Gewinn.

Bei der Behandlung dieser Frage sind die Arbeitgeber auf Schwierigkeiten der Begriffsbestimmung gestossen. Es ist ihnen deutlich geworden, dass Fragen, die das Sozialpolitische streifen, recht kompliziert sind, dass man nicht an einen Punkt rühren kann ohne Rücksicht auf das Ganze. Da ursprünglich nicht daran gedacht worden war, die Personalpolitik schlechthin zu besprechen, sondern nur einen Teil derselben, legten die verschiedenen Berichterstatter sich verschiedenartige Einschränkungen auf. Das Ergebnis war, dass die Behandlung der Frage unmöglich wurde und man sich einigte, auf dem nächsten Kongress zu beraten über die „Beteiligung des Personals an den Betriebsergebnissen unter den verschiedenen Gesichtspunkten, die das Problem der Behandlung des Personals nach modernen Grundsätzen bietet.“ Zu diesem Zweck wurde erklärt, dass die möglichst vollständige Mitarbeit des Personals erstrebt werden müsse durch:

„1. Mittel, das Personal an den Teil- oder Gesamtergebnissen des Betriebs zu interessieren;

„2. Mitarbeit des Personals am Betrieb (Einrichtung von Personalvertretungen, Ermöglichung von Vorschlägen, usw.);

„3. Mittel, das Personal an die Verwaltung zu fesseln (soziale Einrichtungen, Ruhegehälter, Wohnungs- und Krankenfürsorge, usw.);

„4. Berufliche Ausbildung.“

Über den Grundsatz ist man sich also einig.

Personalausbildungsmethoden.

1. Den Verwaltungen wird empfohlen, die Bewerber gehörig auf ihre Fähigkeiten zu prüfen und in grösserem Masse psychotechnische Untersuchungen vorzunehmen.

2. Bei Versetzung oder Beförderung von Bediensteten sollen sie nach geeigneten Methoden für die neue Tätigkeit durch

*) Im Nachstehenden zitieren wir aus den amtlichen „Tagesberichten“ der Kongresses.

praktischen und theoretischen Unterricht vorbereitet werden.

3. Das im Dienst befindliche Personal soll eine methodische Weiterbildung geniessen. „In Betracht hierfür kommen entweder eine praktische Arbeitszeit oder eine schulmässige Ausbildung oder Unterweisung an der Dienststelle, insbesondere unter Verwendung von Unterrichtswagen, Lichtbildern und Kinematographen. . . Es wird weiter empfohlen, die Bediensteten, die auf Einzelposten arbeiten, zu unterweisen und insbesondere die praktischen Belehrungen zu geben, die sich auf die bei Unfällen zu ergreifenden Massnahmen beziehen.“

„4. Es wird ferner empfohlen, die privaten Einrichtungen der Bediensteten zur Weiterbildung nach Möglichkeit zu unterstützen. Die Aufmerksamkeit wird auch auf den brieflichen Fernunterricht gelenkt, mit dem mehrere Verwaltungen gute Erfahrungen erzielt haben.

„5. Besonders tüchtigen Bediensteten soll die Möglichkeit gegeben werden, durch entsprechende Verwendung die Fähigkeit des Entscheidens und Anordnens, im Hinblick auf die Erreichung höherer Stellen, weiter auszubilden.“

In dem Beschlusse des Arbeitgeberkongresses vermisst man die klare Umschreibung der erforderlichen Einrichtungen, wie sie in der Resolution und den Thesen des I. T. F.-Kongresses zu finden ist. Während die Mitarbeit des Personals einen besonderen Punkt der Tagesordnung bildet, wird eine der besten Gelegenheiten, diese Mitarbeit zu würdigen und ihr ein sehr gut geeignetes Tätigkeitsfeld zuzuweisen, versäumt.

Die I. T. F. auf dem Arbeitgeberkongress.

Der Vorsitzende der I. T. F., Kollege Cramp, nahm als Regierungsvertreter an dem Kongresse teil. Er hatte Gelegenheit, in die Debatten über alle drei Punkte einzugreifen. Dass er es mit Geschick tat beweist der Umstand, dass zwei von ihm vorgelegte Abänderungsanträge angenommen wurden.

In *Railway Review*, dem Organ des Englischen Eisenbahnverbandes, gibt Cramp seine Eindrücke von der Tagung wieder. Er schliesst sie mit folgender Bemerkung:

„Ich gestehe, dass ich anfangs ein wenig skeptisch war in der Beurteilung der Nützlichkeit des Arbeitgeberkongresses. Die Erfahrung hat mich jedoch überzeugt, dass im Reiche der Technik viel Gutes zustandekommt durch den Austausch der Kenntnisse und dass jeder ein wenig vom andern lernen kann.

„Der internationale Verkehr dehnt sich aus, der internationale Transport wird ständig verbessert; neutrale Erörterungen gemeinschaftlicher Probleme ergeben als wertvollstes Resultat internationale Verständigung.“

Brief aus Bulgarien.

Bei den bulgarischen Eisenbahnen gibt es eine ganz eigenartige Versicherungskasse. Diese Kasse wird durch obligatorische Beiträge der Bediensteten und durch Zuschüsse aus den Betriebseinnahmen unterhalten. Sie dient zur Auszahlung von Entschädigungen an verunglückte Reisende, sofern die Eisenbahn für den Unglücksfall verantwortlich ist, Unterstützungen an Eisenbahner, die Opfer eines Betriebsunfalles sind, ferner zur Leistung von Entschädigungen an die Hinterbliebenen von Reisenden, die bei einem Unglücksfall uns Leben gekommen sind, zur Auszahlung von Unterstützung an die Hinterbliebenen von Eisenbahnern, die infolge eines Unfalls oder einer im Dienste zugezogenen Krankheit starben, Gratifikationen am Ende der Laufbahn bei der Pensionierung und zur Auszahlung von Belohnungen an Bedienstete und private Personen, die Unglücksfälle oder Diebstähle verhindert oder grossen Mut an den Tag gelegt haben. Damit aber nicht genug. Im Gesetz über die Personalordnung für die Staatsbediensteten wird bestimmt: „Den Bediensteten des Staates und der von Staate verwalteten Einrichtungen können Prämien und Tantiemen ausbezahlt werden, deren Betrag sich nach der Produktion und den Gewinn richtet. . .“ Die Versicherungskasse ist das ausführende Organ dieser gesetzlichen Bestimmung und sie zahlt Prämien aus, die für jeden Bediensteten im Monat 400 bis 500 Levas betragen.

Die Kasse hat ferner Gelder angelegt im Wohnungsbau, im Bau sanitärer Einrichtungen und Schulen.

Die Leitung der Kasse ist einem aus 22 hohen Beamten und 11 Vertretern des Personals zusammengesetzten Aufsichtsrat anvertraut. In der Woche vom 19. bis 25. Mai d. J. wurden die Personalvertreter zum ersten Mal gewählt. Es regnete mit Kandidatenlisten und wir glauben, dass die Generaldirektion dieser Erscheinung nicht ganz fremd gegenüberstand. Ueberall haben sich Beamte, besonders Ingenieure, an die Spitze der lokalen Listen gestellt. Auch der gegnerischen Organisation wurde die Ehre zuteil, einen Ingenieur, der ihr natürlich nicht angehörte, am Kopfe der Liste zu haben.

Die Lakaien der Bürokratie haben eine gründliche Niederlage erlitten. Auf den bulgarischen Eisenbahnverband entfielen von 15 648 Stimmen 9 886. Die Stimmen seiner versteckten und offenen Gegner waren so verzettelt, dass sie nur das Mandat des Baudienstes sich sichern konnten, wo der Verband von 293 Stimmen nur 12 erhielt.

Das Ergebnis dieser Wahl war für die Generaldirektion so unangenehm, dass ihre Vertreter in der ersten Ratssitzung, gegen die elementarsten Regeln der Höflichkeit verstossend, den Personaldelegierten nicht die Hand reichen. Das möge ihnen viel Gutes bringen!

Wir haben nur 4 600 Mitglieder. Über 5 000 nichtorganisierte Eisenbahner ha-

ben dem Verband ihre Zuneigung und ihr Vertrauen ausgedrückt. Diese Wahl beweist von neuem, dass unsere Schwierigkeiten bei der gewerkschaftlichen Agitation hauptsächlich materieller Art sind. Und nun werden wir uns im kommenden Herbst und Winter kräftig ins Geschirr legen.

N. Issaieff,
Sekretär des bulgarischen Eisenbahnverbandes.

Eisenbahnerlöhne in Argentinien.

In der Juni-Nummer der „I. T. F.“ veröffentlichten wir unter der Transportarbeiter-Rubrik eine Uebersicht über die Löhne der Transportarbeiter in Buenos Aires in den Jahren 1928 und 1929, nach Angaben eines Berichtes des argentinischen Arbeitsministeriums. Der Bericht bespricht auch die Eisenbahnerlöhne in diesen beiden Jahren.

Die Löhne des Eisenbahnpersonals sind durch Tarifverträge festgesetzt. Der für die Berichtsperiode wichtigste Vertrag wurde im Jahre 1927 durch den Verband des Lokomotivpersonals abgeschlossen und sieht folgende (in Papierpesos ausgedrückte) Monatslohnsätze vor:*)

Heizer-Anwärter 90 Pesos beim Antritt des Dienstes, 100 Pesos nach Ablegung der ersten Prüfung — nach 6 Monaten —, 100 Pesos nach weiteren sechs Monaten bei Beförderung zum Heizer im aktiven Dienst, darnach jährliche Aufbesserungen von 10 Pesos bis zu . . . Pesos 160	
Heizer, 4. Klasse	180
„ 3. „	190
„ 2. „	210
„ 1. „	230
Führer im aktiven Dienst	250
Führer, 5. Klasse	270
„ 4. „	285
„ 3. „	305
„ 2. „	325
„ 1. „	345

Diese Sätze gelten für Breitspurbahnen, wozu die bedeutendsten Linien gehören. Bei den Mittel- (europäischen Normalspur-) und Schmalspurlinien erhalten die Führer 15 und die Heizer 10 Pesos weniger.

Ferner wird eine vierteljährliche Prämie für gute Dienstleistungen, gute Führung und Ersparnisse an Heiz- und Schmiermaterial etc. gewährt, die bei den Führern zwischen 24 und 36 Pesos und bei den Heizern zwischen 14 u. 25 Pesos schwankt.

Nachstehend eine Auslese aus den zahlreichen laufenden Tarifverträgen, (in Pesos) die der Eisenbahnverband für die nicht dem Lokomotivpersonal angehörenden Gruppen abgeschlossen hat.

- Schrankenwärter, je nach Klasse 120, 110, 100, 90.
- Schrankenwärterin, 90, 75, 65.
- Ungelernter Arbeiter und Hilfsrangierer, 120, 115, 110, 105.
- Lokomotivschuppenarbeiter aller Art (in kleineren Schuppen), steigend von 107 —122.

(Fortsetzung auf Seite 82, 2. Spalte).

*) Im Jahre 1929 war der Wert eines Papierpeso etwa R.M. 1.75.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation auf der inter

In der Absicht, dem breiten Publikum auch die andere Seite des Weltverkehrs zu zeigen, ihm ein wenig in die Arbeits- und Lebensbedingungen derer, die durch ihre Arbeitskraft den ganzen gewaltigen Apparat in Gang und instand halten, Einblicksmöglichkeit zu gewähren, beteiligt sich die I.T.F. an der internationalen Ausstellung für Verkehr und Touristik in Posen (6. Juli bis 10. August 1930). Das an Zahl allerdings nicht sehr reiche, aber an sich beredete Material der I.T.F. unterrichtet die Besucher erstens über den Stand und die Verbreitung der I.T.F. selbst, dann werden einige der brennendsten, die Transportarbeiter betreffenden Gegenwartsfragen, wie die Rationalisierung im Eisenbahnbetrieb, das Problem der automatischen Kuppelung, Entlohnung und Arbeitszeit der Seeleute herausgegriffen und graphisch dargestellt. Bei der Wahl von Darstellungsmitteln waren wir auf die höchstmögliche Anschaulichkeit bei einer gewissen Mannigfaltigkeit in bezug auf Form bedacht.

Einer Weltkarte (Abb. 1) mit roten Quadraten, die die angeschlossenen Verbände bezeichnen, kann man entnehmen, dass am 1. Januar 1930 93 Verbände der Transportarbeiter aus 36 verschiedenen Ländern mit einer Gesamtmitgliederzahl von 2 1/4 Millionen der I.T.F. angeschlossen waren. An beiden Seiten dieser Karte sind Titelköpfe der von den angeschlossenen Verbänden herausgegebenen Zeitschriften — mehr als hundert an der Zahl — nach Berufen geordnet angebracht, sodass die internationale Buntheit der I.T.F. voll zum Ausdruck kommt.

**

Zwei Tafeln beschäftigen sich mit dem Problem der Rationalisierung im Eisenbahnbetrieb, beide auf Grund von Berechnungen über die Arbeitsleistung eines Eisenbahners in den Jahren 1926/23, ausgedrückt in Personen-, Zug- und Tonnenkilometern. Als Berechnungsgrund-

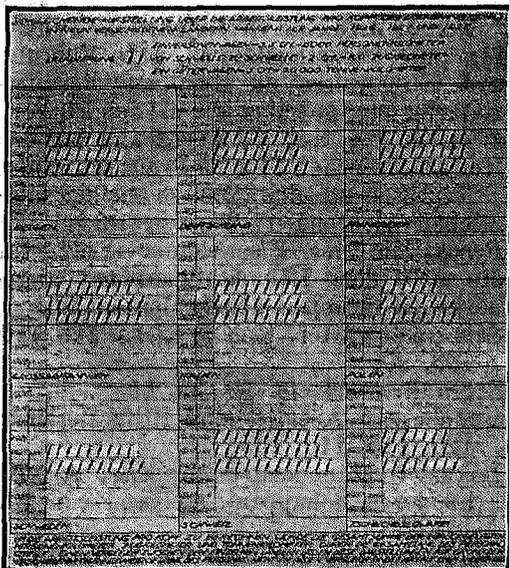


Abb. 2.

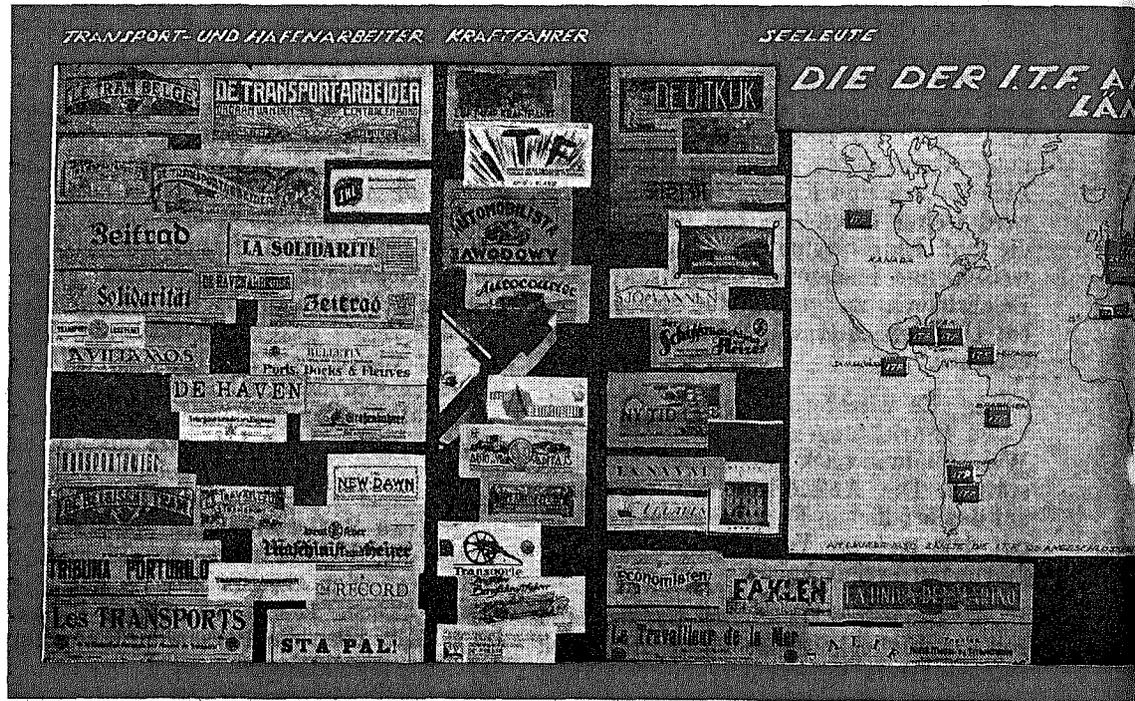


Abb. 1.

lage wurden nur 9 der hauptsächlichsten Eisenbahnländer genommen, man kann jedoch ruhig behaupten, dass eine ähnliche Aufstellung für die übrigen Länder im grossen und ganzen dasselbe Bild ergeben würde. Die erste Tafel (Abb. 2) bringt eine vergleichende Aufstellung über die Arbeitsleistung pro Kopf des Eisenbahnpersonals innerhalb einzelner Länder; ein Vergleich zwischen den Ländern kommt hier nicht in Betracht, da die Verschiedenartigkeit der Zusammensetzung des Eisenbahnpersonals einen solchen Vergleich unmöglich macht. Die Schlusszahlen sind Ergebnis einer Teilung der einzelnen Betriebsziffern durch die Gesamtzahl des Personals, wobei nicht nur das eigentliche Betriebspersonal, sondern auch das Verwaltungs-, Bahnbewachungs-, Bahnunterhaltungs- sowie das Werkstättenpersonal mitgerechnet ist.

Der hier klar zutage tretende Anstieg der Leistungsziffern pro Kopf zeigt am deutlichsten die Folgen der Rationalisierungsmassnahmen, die eine allgemeine Intensivierung des Betriebes beim sinkenden oder bestenfalls gleichbleibenden Personalstand ermöglichen. Dieser Prozess vollzieht sich in einzelnen Ländern in geradezu drastischer Weise. Man betrachte nur Polen, wo der Personalstand von 191.942 i. J. 1926 auf 160.931 i. J. 1927 zurückgeht, dann allerdings wieder ein wenig zunimmt (162.683), wo aber die Betriebsziffern ganz gewaltig steigen u. z. bei Tonnenkilometern von 16.576 Millionen i. J. 1926 auf 18.353 i. J. 1927 bzw. auf 21.872 Millionen i. J. 1928. Dasselbe gilt für Personen- und Zugkilometer. Oder in der Schweiz, wo die Personalziffer jährlich um nahezu 1000 sinkt, die Tonnenkilometeranzahl zur

LAND	Jahr	Personalstand
Belgien	1926	108.967
	1927	98.014
	1928	100.051
Deutschland	1926	707.570
	1927	704.016
	1928	700.663
Frankreich *)	1926	322.737
	1927	317.743
	1928	315.456
Grossbritannien	1926	590.873
	1927	651.015
	1928	646.991
Italien	1926	168.885
	1927	168.507
	1928	166.411
Polen	1926	191.942
	1927	160.931
	1928	162.683
Schweden	1926	32.509
	1927	31.798
	1928	30.966
Schweiz	1926	34.138
	1927	33.457
	1928	32.880
Tschechoslowakei	1926	164.234
	1927	162.114
	1928	162.304

*) Angaben von zwei Bahnen (PLM und P-O) fehlen.

selben Zeit fast um 2000 steigt. Diese Tendenz zeigt sich in mehr oder weniger hohem Masse in allen Ländern; die vorstehende Tabelle für die in Betracht kommenden Länder bietet die beste Vergleichsmöglichkeit. (Das Zahlenmaterial

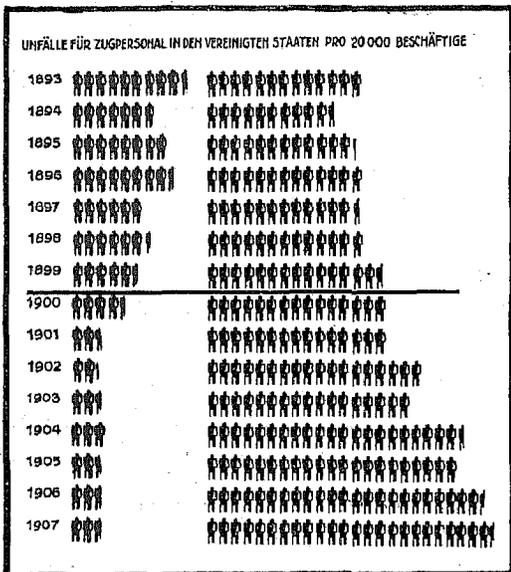


Abb. 5.

schwarzen die übrigen Unfälle veranschaulichen. Ober dem Strich wird die Situation während einer teilweisen, unter dem Strich nach der vollständigen Einführung der automatischen Kuppung gezeigt. Beide Tafeln genügen voll um aufzuzeigen, wie sehr die automatische Kuppung die Arbeitssicherheit im Eisenbahnbetrieb fördert und dass der schon lange währende Kampf der I.T.F. für die allgemeine Einführung derselben wohl begründet ist.

Das zweite Kapitel bilden die Arbeitsfragen der Seeleute. Abb. 6 zeigt eine Tafel über die Zusammenstellung der Monatsheuern der Vollmatrosen in 15 verschiedenen Ländern in Pfund Sterling. Dies war darum nötig, weil die Frachten für Seetransport international in dieser Währung berechnet werden. Dass die Löhne nicht einheitlich sind und in vielen Ländern viel zu wünschen übrig lassen, sieht man auf den ersten Blick. Die letzte Tafel (Abb. 7) ist der schwierigen Frage der Arbeitszeit des Deckpersonals im Wachdienst gewidmet. Die Arbeitszeit dieses Personals ist in vierstündigen Wachen eingeteilt. Im allgemeinen gilt das Zweiwachensystem, wo die Arbeiter je vier Stunden Dienst

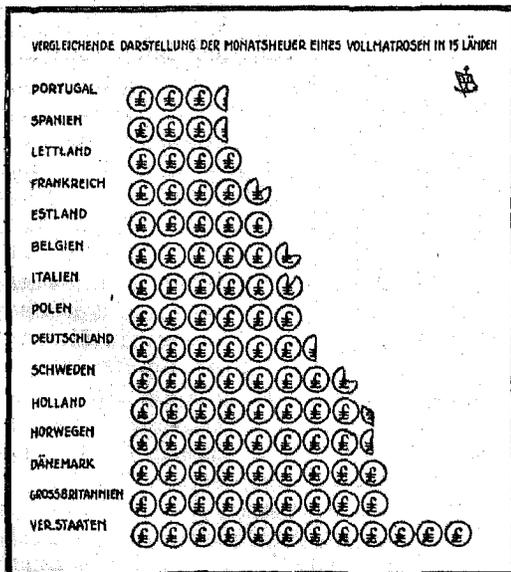


Abb. 6.

leisten und vier Stunden ruhen, was praktisch einer zwölfstündigen Arbeitszeit gleichkommt; das Dreiwachensystem hingegen gewährt nach vierstündigem Dienst eine achtstündige Ruhepause, was also einen achtstündigen Arbeitstag bedeutet. Wie aus der Tabelle ersichtlich, gilt in den meisten Ländern das Zweiwachensystem, in einigen wird, wie durch das blaue Schwankungsfeld verdeutlicht, teils in zwei, teils in drei Wachen gearbeitet und nur Frankreich und Sowjetrußland halten sich an das Dreiwachensystem. Der Kampf der I.T.F. geht darum, die allgemeine Einführung des Dreiwachensystems zu erwirken.

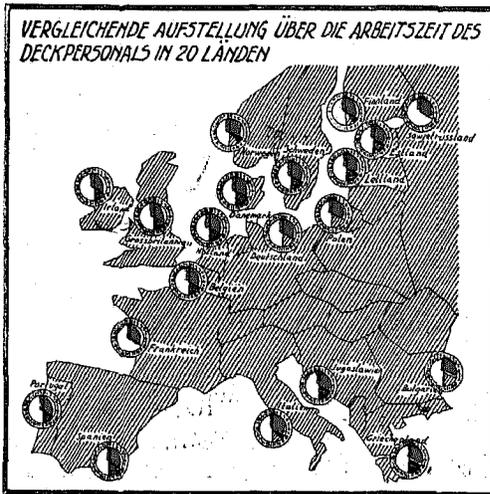


Abb. 7.

Rot = 8 Stunden Arbeitszeit, schwarz = die über 8 Stunden hinaus geleistete Arbeitszeit pro 24 Stunden und schraffiert = die Schwankung zwischen Mindest- und Höchstdauer der täglichen Arbeitszeit.

(Fortsetzung von Seite 79, 3. Spalte).

Lokomotivschuppenarbeiter (Facharbeiter, wie Kesselreiniger, Vorheizer, Lokomotivrangierer etc.) steigend von 128—153.
 Angelernte Arbeiter „ „ 153—168.
 Mechaniker, Monteur, Kesselschmied, Metalldreher, Kupferschmied und Grobschmied, steigend von 183—243.
 Zimmermann, Blechner, Maler, steigend von 153—183.
 Wagenmeister, je nach Klasse und Dienstalter, schwankend zwischen 105 und 165
 Anwärter für den Schaffnerdienst, steigend von 125—135.
 Schaffner, steigend von 140—190.
 Vorarbeiter im Rangierdienst, je nach Klasse und Dienst, schwankend zwischen 130 und 190.
 Rangierer, je nach Klasse und Dienst, schwankend zwischen 115 und 165.
 Signalwärter, je nach Klasse und Dienst, schwankend zwischen 125 und 250.
 Bürobedienstete im Telegraphendienst, je nach Klasse und Dienst, schwankend zwischen 120 und 230.
 1. Kanzlist im Telegraphenbürodienst, je nach Klasse und Dienst, schwankend zwischen 160 und 320.
 Schlafwagenwärter, steigend von 110 bis 125

Sämtliche angeführten Sätze gelten für die bei Breitspurbahnen arbeitenden Angestellten. Die Sätze bei den Normal- und Schmalspurbahnen sind um 5 bis 25 Pesos pro Monat niedriger.

Gerichtliche Härte gegen Lokomotivführer in Belgien.

Am 17. April 1929 fuhr der Schnellzug Paris-Amsterdam im Bahnhof Hal (Belgien) einem Güterzug in die Flanke. Die Katastrophe forderte zwölf Tote. Nach den Angaben des Lokomotivpersonals (der Zugführer verunglückte tödlich) stand das Vorsignal auf „Fahrt“, das Hauptsignal auf „Halt“. Während nachgewiesen wurde, dass Nichtübereinstimmung zwischen den beiden Signalen möglich ist, während die Eisenbahnverwaltung nicht instande war dem Lokomotivpersonal die Schuld an der Katastrophe aufzubürden, den Führer in seinem Dienst beließ und den Heizer zum Führer beförderte, verurteilte die Strafkammer den Führer zu achtzehn Monaten Gefängnis ohne Strafaufschub.

Am 1. März 1930 fuhr ein Personenzug im Bahnhof Jette (Belgien) einem anderen Personenzug in die Flanke. Der Unfall hatte keine ersten Folgen. Der Lokomotivführer erklärte, dass die Ueberlastung der Spitzenwagen eine anormale Bremsung verursacht habe, wodurch der Zug nicht im gewollten Augenblick zum Stillstand gekommen sei. Diese Behauptung konnte nicht widerlegt werden. Trotzdem wurde der Lokomotivführer zu einem Jahr Gefängnis verurteilt.

Gegen beide Urteile ist Berufung eingelegt.

Der belgische Eisenbahnverband erhebt gegen diese richterlichen Aussprüche scharfen Protest. „Wir protestieren besonders“, schreibt das Organ des Verbandes, „gegen die Tatsache, dass die Richter, durch die Anordnung der sofortigen Verhaftung, unsere Lokomotivführer als Wegelagerer behandeln. Ein solches Urteil ist eine Verhöhnung der Arbeiterwürde“.

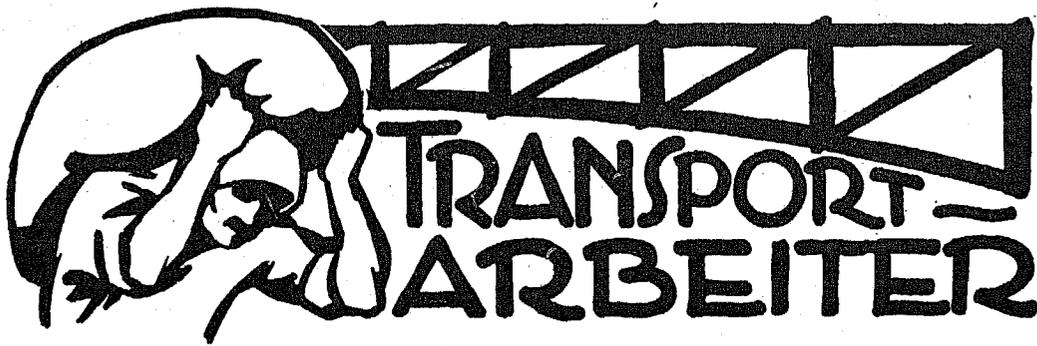
Das Organ zieht daraufhin einen Vergleich zwischen der Verurteilung der beiden Lokomotivführer und der eines Adligen, der im trunkenen Zustande durch zwei Autounfälle den Tod von drei Menschen verursachte. Für den ersten Unfall wurde er zu einer Geldbusse, für den zweiten zu sechs Monaten Gefängnis verurteilt.

Man erhofft ein einsichtigeres Urteil von der Berufungskammer. „Anderenfalls werden wir die öffentliche Meinung überzeugen müssen von unserem Willen, die Lokomotivführer nicht länger als Verbrecher oder Banditen behandeln zu lassen“.

Rad und Schiene.

Wir erhielten die Nummern 1 und 2 des 1. Jahrganges der monatlichen technischen Zeitschrift des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands: „Rad und Schiene“.

Das Blatt ist in Kupfertiefdruck ausgeführt und kann zu den besten Presseprodukten der Gegenwart gerechnet werden. Den Mitgliedern des Verbandes wird die Zeitschrift kostenlos zugestellt.



Die westeuropäischen Seehäfen (I).

Es liegt in meiner Absicht, in einigen Artikeln eine kurze vergleichende Uebersicht über die verschiedenen wichtigen Seehäfen von Westeuropa zu geben. Dabei setze ich mir zum Zeit, einige Schlussfolgerungen hinsichtlich der Entwicklung dieser Häfen in der nächsten Zukunft zu ziehen.

Bevor ich jedoch die verschiedenen Seehäfen behandle, möchte ich in einem einleitenden Artikel den Versuch unternehmen, das Problem des modernen Seehafens im allgemeinen zu umschreiben.

I. Das Problem des modernen Seehafens.

Die Entwicklung des modernen Seehafens verläuft parallel mit der Entwicklung des internationalen Verkehrs, die ihrerseits wieder von der Steigerung der Bedürfnisse der verschiedenen Verbrauchsgebiete abhängig ist.

Während ursprünglich die Häfen mit einer günstigen Lage zur See in erster Linie Bedeutung erlangten, beginnt später die Lage im Hinblick auf wirtschaftlich wichtige Gebiete die Bedeutung des Hafens zu bestimmen. Falls ein einziges Wirtschaftsgebiet verschiedene Seehäfen oder Möglichkeiten zur Bildung von Seehäfen besitzt, werden diejenigen Häfen Bedeutung erlangen, die die bequemsten und billigsten Zugänge zum Hinterland verschaffen.

Der Bedarf des Hinterlandes ist mithin in der modernen Zeit die wichtigste Ursache, die einen Hafen gross zu machen in der Lage ist. Dennoch ist auch jetzt noch nicht die Bedeutung jedes Hafens als Stapelplatz vollkommen aufgehoben. Häfen wie London, Amsterdam, Bremen u. a. sind Beispiele für Häfen, die zum wesentlichen Teil ihre historische Funktion als Stapelplatz noch erfüllen. Aber dennoch wird auch in diesen Häfen der Bedarf des Hinterlandes vorherrschend werden. Auch die Aufstapelung wird zu einem wesentlichen Teil im Interesse des Hinterlandes stattfinden.

Wir können drei wichtige wirtschaftliche Funktionen der modernen Seehäfen unterscheiden:

1. die regionale (gebietsweise Funktion),
2. die kommerzielle (Handelsfunktion),
3. die industrielle (gewerbliche Funktion).

Jede dieser Funktionen verleiht den

Häfen ihre besonderen Kennzeichen. Wie jedoch schon in anderen Worten zum Ausdruck gebracht wurde, glaube ich indessen, die regionale Funktion als die bedeutendste für den modernen Seehafen betrachten zu müssen. Ich werde indessen alle drei Funktionen hintereinander behandeln.

Regionale Funktion. Bei der Betrachtung des modernen Seehafens können wir auch jetzt noch die nachstehenden Bedingungen unterscheiden, die es ermöglichen, dass ein Hafen seine regionale Funktion mehr oder weniger gut erfüllt: a. die Lage zur See, b. die Lage gegenüber dem Hinterland, c. die Einrichtung des Hafens. (Die erste und die dritte Bedingung sind natürlich für die Erfüllung der kommerziellen wie auch der industriellen Funktion gleichermaßen von Bedeutung).

a. Die Lage an der See.

Hinsichtlich der Lage an der See können wir für jeden Hafen zur Bedingung machen, dass er sowohl für grosse wie für kleine Schiffe zu allen Zeiten sicher zu erreichen ist. Auch jetzt noch gilt der Leitsatz, dass Häfen an einem Randmeer gegenüber denen an einem ziemlich schwierig zu erreichenden Binnenmeer geographisch stark bevorrechtigt sind. Der Unterschied in der Bedeutung zwischen den deutschen Nord- und Ostseehäfen, von denen der Nordseehafen Hamburg den grössten Teil des „natürlichen“ Hinterlandes der Ostseehäfen bedient, erscheint mir als eine hinreichende Verdeutlichung dieses Grundsatzes.

Im allgemeinen wurden die Häfen in Meerbusen oder an den grossen Flüssen angelegt. Dies hatte den grossen Vorteil, dass die Schiffe ohne Gefahr tief in das Land eindringen konnten. In alten Zeiten war dies in erster Linie eine Sicherheitsforderung, jetzt ist es eine wirtschaftliche Forderung. Je weiter der Seeweg in ein Land durchgezogen werden kann, desto kürzer wird der Verkehrsweg zu Lande sein, was einen billigeren Transport der Güter bedeutet, denn die Beförderung zu Lande ist stets teurer als zur See und ausserdem machen hundert Meilen mehr oder weniger beim Transport auf grosse Entfernung über See an der Seefracht nichts aus.

Da beim Passagierverkehr schnelle Verbindung das wichtigste Erfordernis ist, werden die Häfen, wo Passagier-

schiffe zur Unterhaltung einer Schnellverbindung Passagiere einschiffen, indessen gerade möglichst nahe an der See liegen müssen. Zumal im Schnellverkehr auf kurze Entfernung tritt die Neigung auf, den Seeweg so stark wie nur angängig zu verkürzen. Die Passagierhäfen werden so dicht wie möglich an der See liegen und der Verkehr zwischen Häfen mit der kürzesten Seeverbindung wird am lebhaftesten sein.

Im Fernverkehr sind hundert Kilometer näher an oder weiter von der See natürlich von wenig Bedeutung. Ausserordentlich viel Passagiere legen indessen, wenn es möglich ist, grosse Strecken der Reise mit der Bahn zurück. Die Brindisi-Pört Saïd-Linie der „P. & O. Line“ und die lächerlich niedrigen Passagiertarife der ostasiatischen Dampferlinien zwischen den westeuropäischen Häfen und denen am Mittelländischen Meer sind hinreichend bekannt. Hinsichtlich des Warentransportes darf die Lage tief im Lande ebenfalls nicht zu stark überschätzt werden. Dies ist in der Tat ein wirtschaftlicher Faktor, der zur Verbilligung beiträgt; seine Auswirkung ist aber in der Vergangenheit vielfach durch hohe Kanal- oder Flussgebühren vernichtet worden.

Die Lage der verschiedenen Häfen eines und desselben Gebietes ist im Vergleich zu den grossen Verkehrsmittelpunkten der überseeischen Gebiete für den Verkehr auf grosse Entfernungen ebenfalls von geringer oder gar keiner Bedeutung. Im Verkehr auf grosse Entfernungen wird der Frachtpreis nicht in erster Linie auf Grund der Entfernung berechnet, sondern andere Faktoren, wie z. B. die Möglichkeit der Erlangung von Rückfracht, wirken stark auf den Frachtpreis ein.

b. Die Verbindung mit dem Hinterland.

Die Verbindung mit dem Hinterlande ist, wie bereits bemerkt wurde, von grösserer Bedeutung als die Lage zur See. Diese Verbindung kann auf zwei Arten hergestellt werden: Ausgedehnte Binnenwasserstrassen und grosse Landstrassen, was gegenwärtig in der Hauptsache vermittels Eisenbahnen bedeutet.

Der Eisenbahn- und der Binnenschiffahrtverkehr stehen in allen westeuropäischen Ländern, in denen beide Verkehrswege vorhanden sind, miteinander in Wettbewerb. Da die Preise der Beförderung zu Wasser immer weit niedriger als die des Transportes mit der Bahn gehalten werden, aber andererseits der Bahnverkehr viel schnellere Verbindungen zwischen den verschiedenen Orten ermöglicht, ist es klar, dass eine Tendenz auftreten wird, alle Waren, bei denen es vor allem auf schnellen Transport ankommt, mit der Bahn und alle diejenigen Waren, bei denen ein billiger Transport erforderlich ist, mit dem Schiff zu versenden. Namentlich die Rohstoffe und die Hilfsstoffe für Industrie und Landwirtschaft, wie Erze, Sand,

Salze, Kunstdünger, Steinkohlen, werden vermittels Schiff befördert werden. Da es für den Gewerbetreibenden häufig von grosser Bedeutung ist, seine Erzeugnisse so schnell wie möglich in dem Bestimmungsland zu haben, werden die Industrieprodukte gerade viel mit der Bahn transportiert werden. In vielen Fällen können jedoch auch die erstgenannten Waren mit der Bahn befördert werden, nämlich wenn die Eisenbahnen sehr stark konkurrieren oder wenn gute direkte Wasserstrassen fehlen. Dies letztere ist z. B. von grossem Einfluss auf den umfangreichen Eisenbahnverkehr, auch für Roh- und Hilfsstoffe, zwischen Antwerpen und dem belgischen und deutschen Hinterland.

Ausser den immer in grösserem oder geringerem Masse vorhandenen Unterschieden in den Eisenbahn- und Binnenschiffahrtstarifen werden die Verkehrswege durch politisch-wirtschaftliche Grenzen stark beeinflusst. Um ein Beispiel vom westeuropäischen Festland anzuführen: Südwest- und Westdeutschland haben u. a. zu Häfen Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam, Hamburg und Bremen. Nun wird Belgien durch Vorzugstarife für die Eisenbahnen versuchen, möglichst viel Waren nach Antwerpen zu ziehen; Deutschland hingegen wird danach trachten, durch allerlei Vorrechte den deutschen Verkehr über die deutschen Häfen zu leiten. Da die Häfen von Antwerpen und Holland näher zu Südwestdeutschland liegen als die deutschen, sind derartige Massnahmen von deutscher Seite schutzzöllnerisch und in vielen Fällen wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen.

Hier möge an die schon aus der Vorkriegszeit stammende Auslassung des Leiters der Firma Krupp erinnert werden: dass er nicht rasten würde, bis der ganze Erztransport des Ruhrgebietes über deutsche Häfen gehen werde. Obwohl der Dortmund-Emskanal Emden eine gewisse Anfuhr von Erz und Getreide und Abfuhr von Kohlen verschaffte, ist er bisher nicht in der Lage gewesen, Emden zu einem wirklich ernsthaften Konkurrenten von Rotterdam zu machen. Durch Eisenbahn-Ausnahmetarife versuchte man nun, den Warenstrom nach dem Norden zu leiten, während zugleich aus der Vorkriegszeit grosszügige, aber m. E. sehr unwirtschaftliche Pläne für eine deutsche Rheinmündung bestehen, die die Seeschiffe bis Ruhrort zu führen in der Lage wäre. Die Ausnahmetarife richteten schliesslich nicht besonders viel aus; der grosse Kanal wird vorläufig wohl auf sich warten lassen.

(Sicherlich spielen bei derartigen Plänen Beweggründe der nationalwirtschaftlichen Verteidigung eine führende Rolle, denen jedoch bei der Internationalisierung des Grosskapitalismus immer weniger Geltung zukommen wird.)

A. T.

(Im folgenden Artikel werde ich den Begriff Hinterland, sowie die Einrichtung und die Funktionen des Hafens behandeln).

KRAFTFAHRT

Eine originelle Kampfmassnahme der Kraftfahrer in Polen.

Der Mainummer des "Automobilista Zawodowy", der Zeitschrift des polnischen Kraftfahrerverbandes (Mitglied der I. T. F.), entnehmen wir folgende Notiz:

Vor kurzem war Oberschlesien *) Zeuge eines originellen Kampfes. Durch die Strassen der Städte krochen Automobile in langsamem Tempo; auf diesen waren Tafeln mit der Aufschrift 15 km. angebracht. Es war die Protestaktion der Kraftfahrer gegen die bisher geltenden Verkehrsvorschriften vom Jahre 1909, die den Fahrzeugen in Städten eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km. in der Stunde vorschreiben. Da aber in allen europäischen, also auch in den übrigen polnischen Städten eine Höchstgeschwindigkeit von 40 Stundenkilometern zulässig ist, sind diese veralteten Bestimmungen als höchst widersinnig anzusehen.

Die oberschlesischen Verkehrsvorschriften konnten natürlich praktisch nicht eingehalten werden; sie bildeten aber die Quelle oft unerträglicher Schikanen der Polizeibehörden gegen die Kraftfahrer. Wenn ein Chauffeur aus irgendwelchem Grunde mit einem Polizeiorgan in Konflikt geriet, so wurden die alten Paragraphen des Verkehrsgesetzes hervorgeholt und der „Delinquent“ empfindlich bestraft. Die Mindeststrafe bei Uebertretung der Bestimmung über die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug in den meisten Fällen 5 Zloty (1 Zloty = ca. 0.50 RM) und die bisher aus diesem Grunde

*) Eine polnische Provinz, die ehemals zu der gleichnamigen deutschen gehörte.

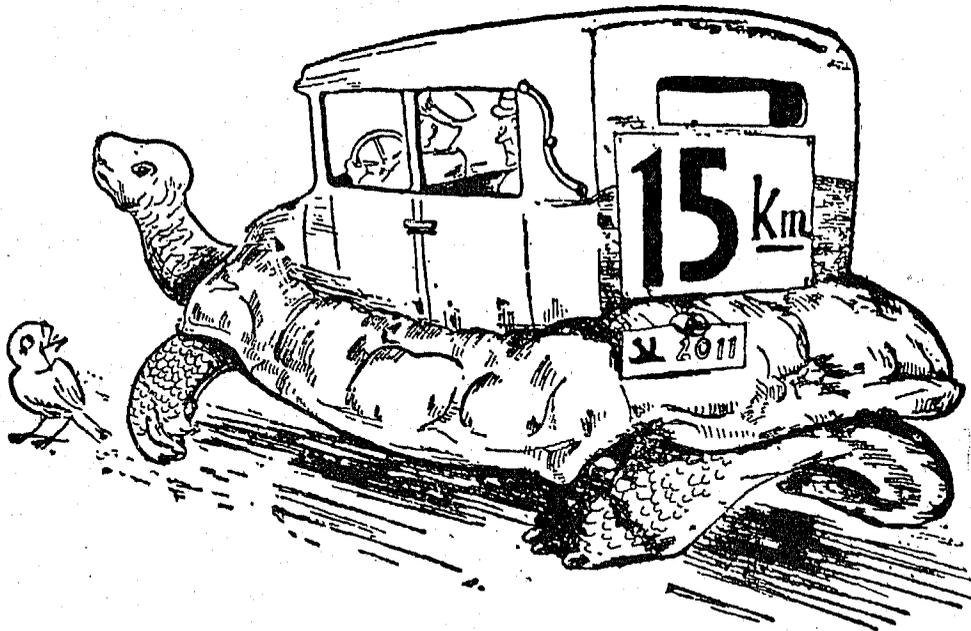
verhängten Strafen ergeben nach dem Ausweis des Finanzministeriums eine Summe von 26.000 Zloty.

Der polnische Kraftfahrerverband hat wiederholt die Abschaffung dieser sinnlosen Verkehrsvorschriften gefordert, da aber alle bei den schlesischen Behörden unternommenen Schritte erfolglos blieben, hat sich der Verband veranlasst gesehen, zur Selbsthilfe zu greifen, indem er durch die strengste Einhaltung der Bestimmungen deren Unhaltbarkeit zu beweisen versuchte.

An die oberschlesischen Kraftfahrer wurde eine Parole ausgegeben, genau im 15 km-Tempo zu fahren. Durch die Städte patrouillierten „Streikposten“, die die genaue Befolgung der Parole überwachten. Jeder Chauffeur, der schneller als 15 Stundenkilometer fuhr, wurde den Polizeibehörden angezeigt und wird sich jetzt wegen „Schnellfahrens“ zu verantworten haben. Die Streikposten versahen ihren „Sicherheitsdienst“ so ausgezeichnet, dass der Kampf lückenlos durchgeführt werden konnte.

Durch die ungewöhnliche Massnahme der Kraftfahrer gezwungen, mussten sich die schlesischen Behörden schliesslich dazu bequemen, mit dem polnischen Kraftfahrerverband in Verhandlungen zu treten. Diesem wurde die sofortige Aenderung der bestehenden Verkehrsvorschriften zugesagt und der schlesische Landtag wird sich mit einer endgültigen, den Erfordernissen der Zeit angepassten gesetzlichen Regelung der Verkehrsvorschriften befassen müssen.

Unten bringen wir eine gelungene, in der Kattowitzer Presse veröffentlichte Karikatur, die das „Ideal“ des modernen Strassenverkehrs, wie es sich die oberschlesischen Behörden vorstellen, treffend veranschaulicht.



Karikatur aus der kattowitzer Presse.

Ueber die Dienstkleiderfrage.

In manchen Ländern verlangen die Polizeiverwaltungen, soweit dies noch nicht geschehen ist, die Einführung einer einheitlichen Kleidung für die Kraftdroschkenführer. Es lässt sich leicht ausdenken, was die Anschaffung von Berufskleidern für diese Arbeiterkategorie mit ihren schlechten Einkommensverhältnissen bedeutet und deshalb sind die Organisationen darauf aus, die Arbeitgeber zur Anschaffung der Kleider heranzuziehen, wenn das Tragen einer Livree verlangt wird.

Man ist sich übrigens in Gewerkschaftskreisen nicht ganz einig, ob die Kraftdroschkenführer eine einheitliche Kleidung tragen sollen oder nicht. Wie dem auch sei, es wird immer wieder versucht, diesen Arbeitern durch kommunale bzw. polizeiliche Verordnungen eine Uniform vorzuschreiben, so neuerdings durch die Verwaltung der estländischen Hauptstadt Reval, wogegen sich der uns angeschlossene Kraftfahrerverband durch seinen Vertreter in der Stadtverordneten-Versammlung energisch wehrt. Auf Wunsch dieses Verbandes haben wir bei einigen der zuständigen Organisationen in Europa über etwa in Grossstädten bestehende Vorschriften Umfrage gehalten und dabei folgendes festgestellt:

DÄNEMARK.

Die Kraftdroschkenchauffeure sind verpflichtet, Dienstkleider zu tragen; sie müssen dieselben selbst stellen, während Führer von Frachtautos eine Dienstkleiderzulage von 20 bis 36 dan. Kronen (1 dan. Kr. = ca. RM. 1,10) erhalten.

DEUTSCHLAND.

Dem Gesamtverband ist es durch Verhandlungen in den meisten deutschen Städten gelungen, dass die Wünsche der Polizeiverwaltungen auf eine Einheitskleidung für Kraftdroschkenführer zurückgestellt wurden. Eine Ausnahme hiervon macht Berlin. Nach einer seit Jahresfrist geltenden Bestimmung in der Polizeiverordnung haben die Berliner Kraftdroschkenführer ab 1. Juni 1930 eine einheitliche Kleidung zu tragen; wegen ihrer schlechten Lebenslage war aber ein grosser Teil der Kollegen bisher ausserstande, sich die vorgeschriebene Dienstuniform anzuschaffen. Unser Verband hat nun bei dem Polizeipräsidenten erwirkt, dass in den nächsten 2 Monaten noch keine Bestrafungen erfolgen.

Wie aus obigem hervorgeht, haben die Berliner Kollegen die Anschaffungskosten des Anzuges — einschliesslich Mäntel und Mützen — selbst zu tragen.

FRANKREICH.

Die französische Polizei verlangt keine vorschriftsmässigen Anzüge, lediglich einen sauberen Dienstanzug und eine Mütze mit steifem Schild.

Bestimmte Kraftdroschkenbetriebe verlangen von ihren Führern das Tragen einer besonderen Dienstkleidung. In diesen Fällen wird sie vom Arbeitgeber gestellt.

HOLLAND.

In *Amsterdam* muss die Dienstkleidung der Kraftdroschkenführer auf Standplätzen so beschaffen sein, dass sie von der aufsichtführenden Polizeibehörde (Verkehrsinspektion) gutgeheissen werden kann. Die Anschaffungskosten hat der Chauffeur zu tragen. Gewöhnlich wird die Kleidung vom Arbeitgeber gegen Abzahlung in wöchentlichen Raten überreicht.

Im *Haag* hat sich die Gemeindeverwaltung bisher nur wenig um die Chauffeuruniform gekümmert. Verschiedene Droschkenbetriebe machen aber das Tragen einer Dienstkleidung zur Bedingung. In diesen Fällen wird zu deren Anschaffung ein ebenfalls in wöchentlichen Raten zurückzahlender Kostenvorschuss gewährt.

Aehnlich wie im Haag sind die Verhältnisse in *Rotterdam* und *Haarlem*, in welchen letzteren Städten die Uniform mehr allgemein eingeführt ist.

**

Die Unternehmer verfolgen damit, dass sie ihre Chauffeure zwingen, Dienstkleider zu tragen, hauptsächlich den Zweck, Reklame für sich zu machen und dafür haben die holländischen Kollegen überall für die Uniform selbst aufzukommen. Nur in ganz vereinzelt Fällen stellen Kraftdroschken-Grossbetriebe die Mütze.

SCHWEDEN.

In diesem Lande sind die Kraftdroschkenführer nicht verpflichtet, die Dienstkleidung selbst anzuschaffen oder zu deren Kosten beizutragen. Dies ist aus folgenden Auszügen aus den mit den Kraftdroschkenbetrieben abgeschlossenen Kollektivverträgen ersichtlich:

Gothenburg.

a.) „Der Droschkenbesitzer stellt seinen Kraftdroschkenführern die Kleidung während des Dienstes. Die Kleidung, welche hinsichtlich Schnitt und Beschaffenheit von der Polizei gutgeheissen werden muss, besteht aus Joppe, Hose und Mütze (aus Stoff) und Beinleder. Im Winter wird ausserdem ein Mantel verabreicht.“

b.) „Wo keine vorschriftsmässigen Kleidungsstücke abgegeben werden, bezahlt der Unternehmer eine Entschädigung von 50 Öre pro Schicht.“

c.) „Die Dienstkleider müssen vom Führer in sauberem Zustande gehalten und gut unterhalten werden.“

Stockholm.

„Der Droschkenbesitzer stellt seinem Droschkenführer folgende Dienstkleider: Wintermantel, Wintermütze, Sommerjoppe und Sommermütze. Diese Kleidungsstücke werden auf Kosten des Droschkenbesitzers in gutem Zustande erhalten. Schafft sich der Führer nach freier Vereinbarung die genannten Kleidungsstücke selbst an, so erhält er dafür eine monatliche Vergütung von 10 Kr. oder pro Dienstschrift 40 Ore.“

Ferner sind die Führer nicht verpflichtet, Dienstkleider von anderen Personen zu

übernehmen, sofern sie nicht desinfiziert wurden und in sauberem Zustande sind.

TSCHECHOSLOWAKEI.

In einzelnen Betrieben haben die Chauffeure auf Grund der mit dem Verband der Kraftwagenführer in Prag geschlossenen Tarifverträge Anspruch auf einen Pelz und Handschuhe sowie auf eine Dienstkleiderzulage von Kc. 100.— (1 Kc. = ca. RM. 0.12) im Jahr. Andere Unternehmen verabreichen in einer gewissen Reihenfolge Winter- oder Sommeranzüge, eine entsprechende Kopfbedeckung und Handschuhe.

STRASSEN BAHNEN

Beförderungsergebnis deutscher Strassenbahnen.

Die immer wieder auftauchende Behauptung, dass die Strassenbahn allmählich von den moderneren Verkehrsmitteln, wie Untergrundbahn und Omnibus, verdrängt werde, wird durch die Beförderungsergebnisse der Strassenbahnen glatt widerlegt. Im Jahre 1928 wurden nach einem Bericht des Verbandes deutscher Verkehrsverwaltungen in Deutschland auf den Strassenbahnen, den Lokal- und Privatbahnen rund 4,6 Milliarden Personen befördert. Die Berliner Strassenbahnen beförderten allein 850 Millionen Personen. Man rechnet damit, dass im Jahre 1929 auf den Berliner Strassenbahnen etwa eine Milliarde Fahrgäste befördert wurden. Die nachfolgende Aufstellung zeigt uns die Beförderungsergebnisse der Strassenbahnen im Jahre 1928 in einigen deutschen Grossstädten.

Berlin	854 701 448
Hamburg	335 272 342
Köln	222 103 908
Dresden	201 146 742
München	166 806 696
Leipzig	159 224 469
Frankfurt	143 622 050
Düsseldorf	139 684 449
Breslau	125 987 832
Stuttgart	121 154 371
Essen	84 690 810
Hannover	76 192 180
Bremen	70 152 167
Dortmund	69 350 698
Chemnitz	50 927 846
Magdeburg	49 665 946
Bochum	44 974 126
Manheim	39 409 543

Vermerkt sei noch, dass es nach dem Bericht des erwähnten Verbandes in Deutschland 182 Strassenbahnen, 309 sonstige Lokalbahnen und 132 Privatbahnen gibt. Die Gesamtbetriebslänge beträgt rund 20 800 Kilometer. Beschäftigt sind bei diesen Verkehrsmitteln über 155 000 Personen.

Die Resolutionen des I. G. B.-Kongresses in Stockholm.

Das sozialpolitische Programm.

„Der vom 7.—11. Juli 1930 in Stockholm abgehaltene 5. ordentliche Kongress des Internationalen Gewerkschaftsbundes prüfte den Entwurf eines Sozialpolitischen Programmes des I. G. B. Er hält es für wünschenswert, sobald als möglich ein sozialpolitisches Programm aufzustellen, um in allen Ländern eine wirksame Kampagne für die Verallgemeinerung einer Sozialgesetzgebung zu führen, die den Arbeiter gegen die verderblichen Folgen aller ihm dauernd bedrohenden Uebel schützen kann, Uebel, die in erheblichem Masse durch die der gegenwärtigen Gesellschaftsordnung innewohnenden Bedingungen verschärft werden.“

Der Kongress ist der Ansicht, dass das Ausmass des Problems eine eingehende und genaue Prüfung und Vorbereitung nötig macht. Er glaubt, dass das geplante sozialpolitische Programm ausser der Aufzählung der Fragen Erläuterungen enthalten soll, die der Propaganda in den verschiedenen Ländern zugrundegelegt werden können. Der Kongress ist der Ansicht, dass nachstehende Reihenfolge eingehalten werden soll:

Sozialversicherung.

1. Krankenversicherung (medizinisch-pharmazeutischer Dienst inbegriffen),
2. Invalidenversicherung,
3. Alters- und Hinterbliebenenversicherung,
4. Lebensversicherung,
5. Arbeitslosenversicherung,
6. Mutterschaftsversicherung,
7. Unfallversicherung,
8. Versicherung gegen Berufskrankheiten,
9. Familienzulagen.

Arbeiterschutz.

1. Arbeitsdauer und damit zusammenhängende Fragen,
2. Arbeiterferien,
3. Schutz des Kindes, der Jugendlichen und der Frauen (z. B. Verbot der Nacharbeit für Frauen und Kinder, Arbeitsverbot für Jugendliche und Frauen in gesundheitsschädigenden Betrieben usw.),
4. Technische und Berufsausbildung, Lehrlingswesen,
5. Versammlungs- und Vereinsfreiheit, Streikrecht,
6. Arbeitsvertrag,
7. Kollektivvertrag und — im Zusammenhang damit — die vielumstrittene Frage des Schlichtungs- und Schiedsgerichtswesens,
8. Mitspracherecht, Arbeitsgerichte usw.,
9. Wöchentlicher Ruhetag,
10. Berufsberatung,
11. Hygiene.

Kontrolle und Verhütung.

1. Arbeitsinspektion: besonders im Zusammenhang mit der Durchführung der Gesetze und der Massnahmen für die Hygiene in den Fabriken, sowohl in bezug auf die Behandlung des Personals als auch im Hinblick auf die sanitären Massnahmen bei der Einrichtung der Fabriken selber, sowie die zweckmässige Organisation der sanitären Ueberwachung der Lehrlinge.
2. Mitspracherecht und Mitarbeit der Gewerkschaften bei Anordnungen zum Schutze der Arbeiter in den Fabriken selbst.
3. Unfallverhütung: vor allem durch die Einführung immer zweckmässigerer Massnahmen für Schutzvorrichtungen an den Maschinen, ferner auf Grund einer zweckentsprechenden Aufklärung der Arbeiter durch Anschläge, Auskünfte, Bilder usw. in den Publikationen der Arbeiter und anderen Organen.

Der Kongress beauftragt den Vorstand des I. G. B. mit der Prüfung und der Ausarbeitung des vollständigen Programmes, unter Mithilfe der angeschlossenen Organisationen und sonst nötiger Sachverständiger.

Er beauftragt den Ausschuss des I. G. B., im gegebenen Augenblick die Resultate der Arbeiten des Vorstandes des I. G. B. zur Kenntnis zu nehmen und über die Massnahmen zu bestimmen, die zur Durchführung der Beschlüsse getroffen werden müssen, die als notwendig anerkannt wurden, um die im geplanten sozialpolitischen Programm niedergelegten Forderungen bekannt zu machen und zu verwirklichen.“

Die Arbeitszeit.

„Der vom 5.—11. Juli in Stockholm abgehaltene 5. ordentliche Kongress des Internationalen Gewerkschaftsbundes hatte sich mit der Besprechung und Prüfung eines sozialpolitischen Programmes zu befassen, das der vom I. G. B. zu führenden Aktion zugrundegelegt werden soll. Der Kongress ist der Ansicht, dass die Arbeitszeitfrage von so grosser Wichtigkeit ist, dass sie eine spezielle und *sofortige* Behandlung verdient. In diesem Zusammenhang erinnert der Kongress an die den Arbeitern während des Krieges in den Jahren 1914—18 in schwierigen Stunden gemachten und von vielen Regierungen nicht gehaltenen feierlichen Versprechen. Er weist auf die Hoffnungen hin, die in der Arbeiterklasse durch die Annahme des Washingtoner Uebereinkommens geweckt wurden, das die Dauer der Arbeitszeit auf 8 Stunden per Tag und 48 Stunden per Woche festlegt.“

Mit Entrüstung stellt der Kongress fest, dass dieses seit mehr als 10 Jahren angenommene Uebereinkommen erst von einigen kleinen Ländern bestätigt worden ist. Die meisten der wichtigsten Staaten haben die Ratifizierung bisher unterlassen. Anstatt dass die Vorteile seiner Bestimmungen ohne Unterschied auf alle Arbeiter ausgedehnt und die vorgesehenen Schutzbestimmungen erweitert wurden, war das Uebereinkommen während dieser ganzen Zeit dauernd Gegenstand von Angriffen.

Der Kongress erinnert andererseits daran, dass infolge der Vervollständigung des Produktionsapparates und der nationalen Entwicklung der Organisation der Arbeit auf der ganzen Welt die Produktion in ihrer Gesamtheit und pro Kopf der Bevölkerung beträchtlich erhöht worden ist. Die dem Arbeiter auferlegte, oft sehr drückende Arbeitslast wird immer grösser und führt zu solcher Erschöpfung, dass sie immer mehr Arbeitsunfähigkeit und frühen Tod zur Folge hat. In den meisten Ländern nimmt die Arbeitslosigkeit in besorgniserregender Masse zu. Und die Arbeitslosen verlangen doch nichts anderes, als durch Arbeit ehrlich für den Unterhalt ihrer Familie sorgen zu können! Selbst jene Länder, die in den letzten Jahren nicht grosse Arbeitslosenzahlen zu melden hatten, sind nicht vollständig vor der Arbeitslosigkeit geschützt, sondern müssen sie im Gegenteil dauernd gewärtigen und können jeden Augenblick davon betroffen werden.

Der Kongress ist deshalb der Ansicht, dass es nötig ist, Massnahmen ins Auge zu fassen und zu treffen, die geeignet sind, der geschilderten Lage Rechnung zu tragen. Es ist von dringender Wichtigkeit, den Arbeiter gegen die rücksichtsloseste Ausbeutung zu schützen, deren Opfer er mehr und mehr wird. Es darf nicht, wie dies zur Zeit allzuoft der Fall ist, der Arbeitslosigkeit ausgeliefert und dazu verurteilt werden, mit seiner Familie schuldlos ins tiefste Elend zu geraten. Aus all den angeführten Gründen stellt sich die Verkürzung der Arbeitszeit als unbedingte Notwendigkeit dar.

Der Kongress ist sich gewiss, den Gefühlen und Wünschen der Arbeitermassen Ausdruck zu geben, die allein die verhängnisvollen Folgen der gegenwärtigen Gesellschaftsordnung zu tragen haben.

Er spricht sich für die baldmöglichste Einführung der *44-Stunden-Woche* als Etappe zu einer weiteren Verkürzung der Arbeitszeit aus und hält die Forderung für berechtigt, dass die Vorteile der *44-Stunden-Woche* auf alle Hand- und Kopfarbeiter ausgedehnt werden, ohne Unterschied des Geschlechtes, der Rasse und der Nationalität, und gleichviel, ob es sich um freie und unabhängige Länder, dem Internationalen Arbeitsamt angehörende oder nichtangehörende Staaten oder um Gebiete handelt, die auf Grund eines Beschlusses des Völkerbundes Mandatsgebiete sind.

Damit dieser Beschluss sobald als möglich durchgeführt werden kann, beschliesst der Kongress, dass der I. G. B. in der ganzen Welt eine Kampagne einleiten soll. Die angeschlossenen Organisationen haben die Pflicht, mit allen ihren Kräften bei dieser Aktion mitzuwirken.

Der Kongress beauftragt den Vorstand des I. G. B., diese Kampagne zu organisieren und zu leiten sowie die nötigen Massnahmen ins Auge zu fassen und durchzuführen; er soll gegebenenfalls zu diesem Zwecke eine besondere Sitzung des Ausschusses des I. G. B. einberufen.

Der Kongress fordert die Arbeiter der ganzen

Welt auf, den I. G. B. in seinen Anstrengungen für die Einführung einer kürzeren Arbeitswoche und die Verbesserung des Loses der Arbeitermassen zu unterstützen.“

Krieg und Militarismus.

„Der Internationale Gewerkschaftsbund hat die Losung „Krieg dem Kriege“ aufgestellt. Er macht sich die von den Regierungen abgegebenen Erklärungen zu eigen, die den Krieg ausserhalb des Gesetzes stellen und ihn als internationales Verbrechen bezeichnen. Er hält sie für eine geeignete Grundlage einer immer kräftigeren Aktion gegen die Kriegsgefahren sowie die offenen und geheimen Kriegstreiber.“

Diese Aktion hat folgende Punkte zu umfassen:

1. Sofortige Begrenzung und Herabsetzung der Rüstungen; baldmöglichste Einberufung der allgemeinen Abrüstungskonferenz durch den Völkerbund und Abschluss eines ersten Uebereinkommens zur Eindämmung des Wettrüstens.

2. Kontrolle der Herstellung von Waffen, Munition und anderem Kriegsmaterial sowie Kontrolle des Handels mit Kriegsmaterial. Durchführung einer energischen Aktion gegen die Kapitalisten der Rüstungsindustrie durch Broschüren, Plakate, Artikel und Versammlungen, um auf diese Weise die von ihnen erzeugten Gefahren aufzudecken und die Widerstände zu brechen, die sie dem Werke des Friedens durch ihre Interessenverbindungen entgegensetzen.

3. Ausbau des obligatorischen Schiedsgerichts. Aktion der Arbeiter eines jeden Landes zur Erzielung der Ratifizierung des internationalen Uebereinkommens über das obligatorische Schiedsgerichtsverfahren durch die Regierungen.

4. Forderung der wirtschaftlichen Zusammenarbeit der Völker. Damit übt die Arbeiterbewegung in allen Ländern auf die Regierungen einen wirksamen und dauernden Druck aus.

5. Die Gewerkschaftsbewegung bleibt im Mittelpunkt der Friedensaktion. Im Kampfe gegen Krieg und Militarismus ist die Zusammenarbeit mit der S. A. I. und ihren angeschlossenen Parteien eine unbedingte Notwendigkeit. Die Aktion der Arbeiterbewegung muss bei allen Gelegenheiten gefördert werden. Sie ist die einzige Garantie für den Frieden!

Die Bestrebungen der Arbeiter zugunsten des Friedens werden also mit Nachdruck fortgesetzt. Es geht dabei um die direkten Interessen der Arbeiterklasse, um die Hoffnung auf ihre Befreiung, ihren Willen zur Schaffung einer gerechten Gesellschaftsordnung und die Bereitung des Weges der Menschheit nach einer besseren Zukunft, zu Freiheit und sozialer Gerechtigkeit.“

Faschismus.

„Der 5. ordentliche Internationale Gewerkschaftskongress billigt die vom I. G. B. und seinen angeschlossenen Organisationen in Kampfe gegen die internationale Reaktion und Diktatur unternommenen Schritte in der Verteidigung der Rede-, Presse-, Versammlungs- und Vereinsfreiheit sowie aller anderen demokratischen Rechte. Der Kongress stellt fest, dass volle Demokratie für die Wirksamkeit der Gewerkschaftsbewegung eine Lebensbedingung ist. Er lehnt jede Form der Diktatur ab. Der Kongress stellt fest, dass der I. G. B. und alle ihm angehörenden Organisationen in der Fortsetzung des Kampfes für die Demokratie alle ihre Kraft und ihren ganzen Einfluss aufbieten müssen.“

Der Kongress weist auf die Wichtigkeit der Solidarität der internationalen Arbeiterklasse hin und gibt seiner Sympathie für alle Opfer der Reaktion und Diktatur Ausdruck. Der I. G. B. ist bereit, allen, die infolge ihres Bekenntnisses zu den gewerkschaftlichen Prinzipien Opfer der Einkerkung und Verbannung, der Unterdrückung und des Terrors geworden sind, die Hand der Kameradschaft zu reichen und sie mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln zu unterstützen.

Der Kongress fordert den I. G. B. und alle ihm angeschlossenen Organisationen auf:

1. Energisch den Widerstand der Arbeiter jener Länder zu unterstützen, in denen die Gefahr der Reaktion in der Form des Faschismus oder unter anderer Maske besonders akut ist.

2. Den Opfern der Reaktion und Diktatur materiell und moralisch beizustehen. Ein Beispiel solcher Unterstützungsmöglichkeiten ist der Matteotti-Fonds.

3. Bei jeder sich bietenden Gelegenheit ihren Beistand zu leisten bei der Wiedererrichtung freier gewerkschaftlicher Organisationen und der Wiedereinführung demokratischer Rechte in den von der Diktatur beherrschten Ländern.

4. Den engsten Kontakt mit den freien Gewerkschaften und den führenden Gewerkschaftern in den der Tyrannei und Unterdrückung ausgelieferten Ländern zu unterhalten.

5. Eine kräftige Propaganda für die Demokratie zu führen, besonders unter jenen Gruppen der Bevölkerung der in Frage kommenden Länder, die die Herrschaft der Diktatur blind unterstützen.

6. Sich für das volle Asylrecht der Flüchtlinge einzusetzen, die infolge ihres Kampfes für die Demokratie aus Ländern der Diktatur flüchten mussten. Pässe, wie sie der Völkerbund ausstellt, sollen ihnen gesichert werden.

7. Im Kampfe für die Demokratie die engste Zusammenarbeit auf nationalem und internationalem Boden mit den sozialistischen Arbeiterparteien herbeizuführen und aufrechtzuerhalten."

Der Internationale Gewerkschaftsbund und die Internationalen Berufssekretariate.

"Den Bestimmungen über die Regelung des Verhältnisses zwischen dem I. G. B. und den I. B. S. sollen folgende Artikel beigelegt werden:

1. Die Frage der Konventionen des Internationalen Arbeitsamtes soll ein ständiger Punkt der Tagesordnung der jedes Jahr abzuhaltenden Sitzung der I. B. S. sein, soweit dies möglich ist.

2. Die Leiter der I. B. S. sollen vor den Internationalen Arbeitskonferenzen in Genf sowie in diesen Konferenzen in der Behandlung der verschiedenen sie interessierenden Fragen mit den Vorstandsmitgliedern des I. G. B. zusammenarbeiten.

3. Der I. G. B. hat die Landeszentralen über alle wichtigen Schritte zu unterrichten, die von den I. B. S. unternommen werden und irgendwelche den Landeszentralen angeschlossene Organisationen betreffen.

4. Die Gewerkschaften der verschiedenen Länder sollen ihre Landeszentrale über alle von ihnen in Zusammenarbeit mit ihrem zuständigen I. B. S. geplanten internationalen Aktionen unterrichten bzw. mit der Landessentrale über solche Schritte beratschlagen.

5. Verbände, die ihrem zuständigen I. B. S. und gleichzeitig einer Landeszentrale angeschlossen sind, die nicht zum I. G. B. gehört, sollen gegenüber dieser Landeszentrale allen Einfluss anwenden, um ihren Anschluss an den I. G. B. zu bewirken."

Beziehungen zu nichtangeschlossenen Organisationen.

"Der Vorstand des I. G. B. wird beauftragt, sich mit den in Frage kommenden nichtangeschlossenen Organisationen, die auf den Internationalen Arbeitskonferenzen vertreten sind, ins Einvernehmen zu setzen um ihren Anschluss an den I. G. B. zu bewirken."

"Es soll eine Delegation für den Besuch von Indien und Japan sowie anderer Länder des Ostens ernannt werden, deren Besuch als notwendig betrachtet wird, um den gewerkschaftlichen Organisationen dieser Länder Beistand zu leisten und mit ihnen über den Anschluss an den I. G. B. zu beratschlagen."

Die Arbeitslosigkeit.

"Der Kongress stellt mit Entrüstung fest, dass die Anzahl der Arbeitslosen in der ganzen Welt mehr als 12 Millionen beträgt. Ein grosser Teil dieser Arbeiter lebt in bitterer Not. Der Kongress fordert die Regierungen auf, Massnahmen zur direkten Bekämpfung dieser Arbeitslosigkeit zu treffen. Ferner sollen Vorkehrungen getroffen werden bzw. bereits getroffene Massnahmen verbessert werden, um der Not dieser Arbeiter zu steuern. Zu diesen Massnahmen gehört in erster Linie die Einführung einer gesetzlich geregelten Arbeitslosenversicherung in jenen Ländern, wo diese unumgänglich notwendige Fürsorge noch nicht getroffen worden ist. Daneben müssen die Arbeiter, die auf Grund irgendeiner gesetzlichen Bestimmung ausgesteuert sind, auch während ihrer weiteren Arbeitslosigkeit hinreichend unterstützt werden, und zwar so, dass diese Unterstützung in keiner Weise den Charakter der Armenfürsorge erhält."



Die Arbeitszeit und der Seemann.

Von J. HENSON, C. B. E.,
Vorsitzender der Seemanns-Sektion der I. T. F.

II.

Nehmen wir einige englische Schiffahrtsgesellschaften als Beispiel und vergleichen wir die während und nach dem Kriege gemachten Profite.

Die *St. Just Steam Ship Co.* von Cardiff, welche Frachtdampfer besitzt, schüttete in den Jahren 1915 bis 1920 insgesamt 94 % Dividenden aus, das bedeutet, dass sie in jener Zeit ihren Aktionären fast das ganze angelegte Kapital wieder zurückbezahlt hat.

Ausser der dem Steuer-Reservefonds zugeführten Summe von £ 275 000 und den Profiten hat die Gesellschaft solche Geldsummen zurückgelegt, dass im Jahre 1920 jedem Aktionär eine Bonusaktie von 300 % zuerkannt wurde, was bedeutete, dass jeder Aktionär in Zukunft statt einer einzigen Aktie vier solcher besass.

Betrachten wir uns dann die Firma *Rowland und Marwood*. Sie hat ein Kapital von £ 220 100, einen Reservefonds von £ 550 000, eine Versicherungsreserve von £ 143 845, eine Reklassifikationsreserve von £ 105 068 und ein Seeversicherungskonto mit £ 6 510.

Die Dividendenauszahlungen dieser Gesellschaft waren äusserst gut. Sie betrugen von 1915 bis 1924 25 % jährlich, d. h. in diesen 10 Jahren wurde den Aktionären das Kapital 2 1/2 mal zurückbezahlt, und dazu gehörten ihnen noch die Schiffe.

Dann gibt es noch die *Tutem Steam Navigation Co.* mit einem Kapital von £ 350 000, einer Versicherungsreserve von £ 500 000 und einer besonderen Reserve von £ 1 500 000. Diese machte, ganz abgesehen von den während des Krieges ausbezahlten hübschen kleinen Dividenden in den letzten Jahren folgende Profite:

1926	£ 429 647
1927	131 522
1928	206 127
1929	217 826

In den Jahren 1928 und 1929 zahlte sie 20 % Dividenden aus und auf ihren Dampfern lasten keinerlei ausstehende Hypotheken.

Die *Nitrate Producers Co. (Lawther Latta)* hat ein Kapital von £ 156 300, einen Reservefonds von £ 446 333; sie schüttete von 1920 bis 1922 15 % Dividenden und von 1923 bis 1930 10 % jährlich aus, demnach hat diese Gesellschaft ihren Aktionären in 10 Jahren 115 % zurückbezahlt.

So könnten wir bis ins Endlose fortfahren und zeigen, wie gross die von den Reedern gemachten Profite sind, welche ungeheure Reserven sie sich geschaffen, welche Bonusaktien und welche Dividenden sie sogar seit dem Kriege und von 1920 bis 1930 ausgegeben haben — Jahre, in denen sie beständig versuchten, dem Seemann national und international Errungenschaften aus der Kriegszeit soweit die Löhne, Bemannung oder Arbeitszeit in Frage kommen, zu entreissen. Wenn sie besonders hinsichtlich der Heuern und Bemannung Verschlechterungen durchsetzen wollten, wiesen die Reeder in selbstgefälliger Weise auf gewisse Gesellschaften hin, die Bankrott gemacht haben; dabei vergassen sie zu sagen, dass diese Gesellschaften mit kleinen Kapital angefangen, für ihre Schiffe £ 20 bis £ 30 pro Tonne bezahlt und ihren Bankkredit weit überschritten haben; ferner vergassen sie mitzuteilen, dass in den Jahren 1925 und 1926 eine Dividende von 5 % vielfach eine solche von 25 % bedeutete, wenn man die Bonusaktien berücksichtigt. Diese selben Profite sind international; die Zahlen aus anderen Ländern beweisen dies und dennoch, wenn je die Seeleute bessere Arbeitsbedingungen, besonders soweit die Regelung der Arbeitszeit an Bord in Frage kam, verlangt haben, so stiessen sie überall auf schärfsten Widerstand der Reeder.

Seit 1920 haben die Seeleute diese Frage durch das Internationale Arbeitsamt immer wieder aufs Tapet gebracht, jedoch mit sehr wenig Erfolg, und die Haltung der Reeder kann in folgenden Worten des Lord Inchcape, ausgesprochen im Dezember 1920 auf der Jahresversammlung der *P. and O. (Peninsular and Oriental) Steamship Co.* zusammengefasst werden:

"Wir werden jetzt vor alle Arten Ideen gestellt, wie der Achtstundentag an Bord von Schiffen, welcher, einmal zustandegebracht, unsere Schwierigkeiten noch vergrössern und unseren Leuten nicht den geringsten Vorteil bringen wird. Auf Dampfschiffen haben sie in der Regel unten ihre ungestörte Wache, und wenn sie *gelegentlich* auf Deck in 24 Stunden mehr als 8 haben mögen, so sind viele dieser Stunden nur Dienstbereitschaft, ohne jeglichen Kraftaufwand."

Es wird für die englische Handelschiffahrt ein Unglück sein, wenn in das jetzige System, mit welchem der Seemannsverband vollkommen zufrieden ist, eingegriffen wird. Wenn die von mir erwähnten Änderungen durchgeführt werden, müssen sie zu einer Erhöhung der Betriebskosten und können sie zur Ausser-Dienst-Stellung von Schiffen und zu noch grösseren Erwerbslosigkeit führen."

Dann bemängelte Seine hochadelige Lordschaft das Eingreifen der Regierung, er unternahm einen Angriff auf das Internationale Arbeitsamt, auf die Maritime Konferenz vom Jahre 1929 und die Vertretung dort, erklärt ferner, weshalb die britischen Reeder nicht vertreten waren und schöpfte wieder Atem mit der Erklärung, dass wenn man es der Handelsgemeinschaft allein überliesse, ihre Geschäfte ehrlich und klug zu führen, sei dies der schnellste Weg zur Wiederbelebung von Handel und Industrie und zur Beseitigung der Erwerbslosigkeit. Dies ist eine Ausserung eines Reeders, welcher in der selben Versammlung bei Behandlung der finanziellen Lage der P. and O. Steam Navigation Company sich wie folgt ausdrückte:

„Wenn wir alle laufenden Verpflichtungen der P. and O. und ihrer Schwes-tergesellschaften erfüllen und die Vorzugsaktien der letzteren samt ihren Obligationen und dem Bestand an Obligationen der P. and O. zurückbezahlen würden, könnten wir dies mit unserem Barbestand und unseren Sicherheiten bewerkstelligen und dann wäre noch ein Überschuss von nahezu 2 1/2 oder 3 Millionen Pfund vorhanden, welche das Eigentum der P. and O.-Inhaber von gewöhnlichen und Vorzugs-Aktien wären.“

Kann Heuchelei noch weiter gehen? Hier haben wir den Leiter eines grossen Schiffahrtskonzerns, gleichzeitig Direktor vieler anderer Gesellschaften, der mit Stimme erklärt, dass eine längstfällige Herabsetzung der Arbeitszeit für Seelente eine Auflegung von Schiffen erfordern könne, und mit einer anderen die grossen, von der Gesellschaft gemachten Profite zeigt, Profite, die durch die Beschäftigung billiger Arbeitskräfte aus dem Osten erzielt werden konnten.

Gebt diesen Arbeitern die Löhne des Westens, stellt sie in den vollen Genuss der sozialen Gesetzgebung, gebt ihnen den Achtstundentag und die 48-Stundenwoche — und die Aktionäre werden von ihren angelegten Geldern ein bischen weniger bekommen.

(Fortsetzung folgt).

Transportarbeiterlöhne in Buenos-Aires.

Seelente.

In dem Bericht des Arbeitsministeriums*) werden fast keine Angaben über die Seemanns- und Eisenbahnerlohnsätze gemacht. Erstere sind jedoch in einem von der argentinischen Seemannsföderation im April 1929 abgeschlossenen Tarifvertrag festgelegt, durch welchen Verbesserungen von 10 bis 45 % — durchschnittlich ca. 20% — gewährt wurden. Wenn man bedenkt, dass die argentinische Seemannsföderation in den letzten Jahren eine besonders schwere

*) Siehe Artikel Transportarbeiterlöhne in Buenos-Aires in der vorigen Nummer der I. T. F.

Zeit durchzumachen hatte, ist dieser Erfolg doppelt hoch anzuschlagen.

Die Heuern der argentinischen Seelente weichen wahrscheinlich mehr voneinander ab als dies in anderen Ländern der Fall ist. Zunächst werden die Schiffe, von Schleppern und kleineren Schiffen abgesehen, in zwei Gruppen eingeteilt, u. z. in solche in der Südküsten- und brasilianischen Schifffahrt und solche in der Fluss-schifffahrt, einschliesslich der Ueberfahrt von Buenos Aires nach Montevideo, und zweitens in „Stadt“-Klassenschiffe (Luxus-Fahrgastschiffe, die zwischen Buenos Aires und Montevideo verkehren, und so getauft, weil sie Städtenamen tragen), Fahrgastschiffe 1. Klasse, gemischte Schiffe oder Schiffe 2. Klasse und Frachtschiffe. Diese beiden Schifffahrtszweige sind wiederum in Klassen mit verschiedenen Lohnsätzen eingeteilt; diese gelten allerdings nicht für jede Seemannscharge.

Nachstehend eine Uebersicht über die Monatsheuern solcher Seelente, deren Beschäftigungsart oder Charge einigen Gruppen des internationalen Seeschiffahrtsgewerbes entspricht (da die argentinische Schifffahrt lokaler Natur ist, hat sie notwendigerweise ihre besonderen Eigenheiten in dieser Beziehung):

Seemannsheuern in der argentinischen Republik.

Charge oder Beschäftigung	Schiffsart.			
	„Stadt“	1. Kl.	Ge-	Fracht
			misch	
			Pesos	
1. Bootsmann (Fluss)	175	160	155	135
1. „ (Küste)		165	150	150
2. „ (Küste)		155		
Zimmerman (Fluss)	130	130	130	130
„ (Küste)		160	145	145
Seemann (Fluss)	110	110	110	110
„ (Küste)		115	115	115
Heizer (Fluss)	130	130	130	130
„ (Küste)		135	135	135
Trimmer (Fluss)	120	120	120	120
„ (Küste)		125	125	125
Schmierer (Fluss)	120	120	120	120
„ (Küste)		125	125	125
Lagerhalter	145	145	145	145
Hilfskesselwärter	125	125	125	125
1. Steward	255	230	205	155
2. „	130	125	110	110
Steward	85	85	85	95
Messraumsteward	95	95	95	95
Geschirrwäscher	85	85	85	85
Oberkoch	225	210	175	145
2. Koch	160	145	145	
3. „	130			
1. Proviantverwalter (Küstenfahrt und Linie Buenos-Aires-Montevideo)	130	130	90	
1. Proviantverwalter (auf Flüssen Paraná und Uruguay)		115	90	
2. Proviantverwalter (Küstenfahrt und Linie Buenos-Aires-Montevideo)	90	90		



Esperanto in der Freidenkerbewegung.

Der Bund proletarischer Freidenker in Belgien nahm während seines Kongresses in Saeken folgende Entschliessung an: „Der Bund beschliesst, seine Propaganda für Esperanto auszudehnen, fordert alle Mitglieder auf, diese Sprache zu lernen, beauftragt seinen Vorstand, mit den Landesorganisationen der Esperantisten zwecks Veranstaltung von Kursen in Verbindung zu treten und sendet seine brüderlichen Grüsse an alle proletarischen Esperantisten der Welt.“

Esperanto in der japanischen proletarischen Kulturbewegung.

Im Institut für proletarische Wissenschaft in Tokio (Japan) wurde auch Esperanto an 100 Personen unterrichtet. Die Kurse schlossen mit gutem Erfolg ab.

Esperanto in der Praxis.

Die diesjährige grosse Stockholmer Ausstellung macht ihre Auslandspropaganda teilweise in Esperanto.

Esperanto und Schule.

Hat Esperanto Bildungswert? — Schulrat Dr. Brögel (Grossenhain) berichtete gelegentlich eines Vortrages im Berliner Lehrerverein über „Esperanto und Volksschule“ über ein lehrreiches Experiment. Eine Direktorin in England liess die eine von zwei Parallelklassen ein Jahr lang Esperanto unterrichten, die andere ebenso im Französischen. Die Esperantisten holten nun die Nichtesperantisten nicht nur schnell ein, sondern überholten sie bald. Dieses Experiment wurde in anderen Ländern mit gleichem Erfolge wiederholt. — Der Redner meint: „Esperanto mit seinem hohen formalen Bildungswert müsste die erste Sprache sein, die jedes Kind erlernt, und an der es zeigt, ob es zur Erlernung weiterer Fremdsprachen die Begabung mitbringt.“

(Arb. Esperantist.)

Esperanto in der Arbeiterbewegung.

Bei der 2. Sozialistischen Olympiade, welche die Arbeiter-Sport-Internationale im Juli 1931 in Wien veranstaltet, wird Esperanto eine grosse Rolle spielen.

Das Olympische Komitee verwendet diese Hilfs-sprache ausgiebig bei ihrem Briefwechsel, bei ihrem Propaganda- und Pressedienst; auch Prospekte sind in dieser Sprache abgefasst.

Esperanto im Dienste der proletarischen Sportbewegung.

Die sozialistische Arbeiter-Sportinternationale (S.A.S.I.) verwendet Esperanto schon seit einigen Jahren, in dem sie Presseberichte in Esperanto herausgibt und auch in dieser Sprache korrespondiert. Jetzt findet Esperanto Anwendung für die Vorbereitungsarbeiten zur II. internationalen Arbeiter-Olympiade, die im Sommer 1931 in Wien stattfinden wird. Aufklärungsschriften und Werbematerial wurden in Esperanto abgefasst, eine besondere Garantiefondmarke trägt nur Esperanto-Aufdruck. Jetzt hat der Olympiade-Ausschuss eine Werbefilm mit Esperantotext anfertigen lassen. Der Film wurde zum erstenmal gelegentlich des 10. Weltkongresses proletarischer Esperantisten im August in London vorgezeigt.

Esperanto und Arbeiterjugend.

Der am 13. und 14. April d. J. in Tartu stattgefundene Kongress estnischer Jungsozialisten hat eine Resolution angenommen, die den Verbands-vorstand beauftragt, für die Verbreitung des Esperanto zu sorgen, im Verkehr mit ausländischen Bruderorganisationen sich nur des Esperanto zu bedienen, unter den Mitgliedern der sozialistischen Partei und der Gewerkschaften für Esperanto Propaganda zu machen. Die führenden Funktionäre werden verpflichtet, Esperanto zu lernen.