

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

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

INHALT:

- Der Faschismus von neuem verurteilt 126
- Mitteilungen des Sekretariats 129
- Aus dem Organisationsleben. 128

Eisenbahner:

- Untersuchungen u. Wiederholungs-
untersuchungen bei den Eisen-
bahnen 127
- „Aus der Verwaltung der Schwei-
zerischen Bundesbahnen“ 129
- Die Psychotechnik bei der Deut-
schen Reichsbahn 129
- Die drei Ferienheime des Schwei-
zerischen Eisenbahnverbandes . . 130
- Ein Kalender. 136

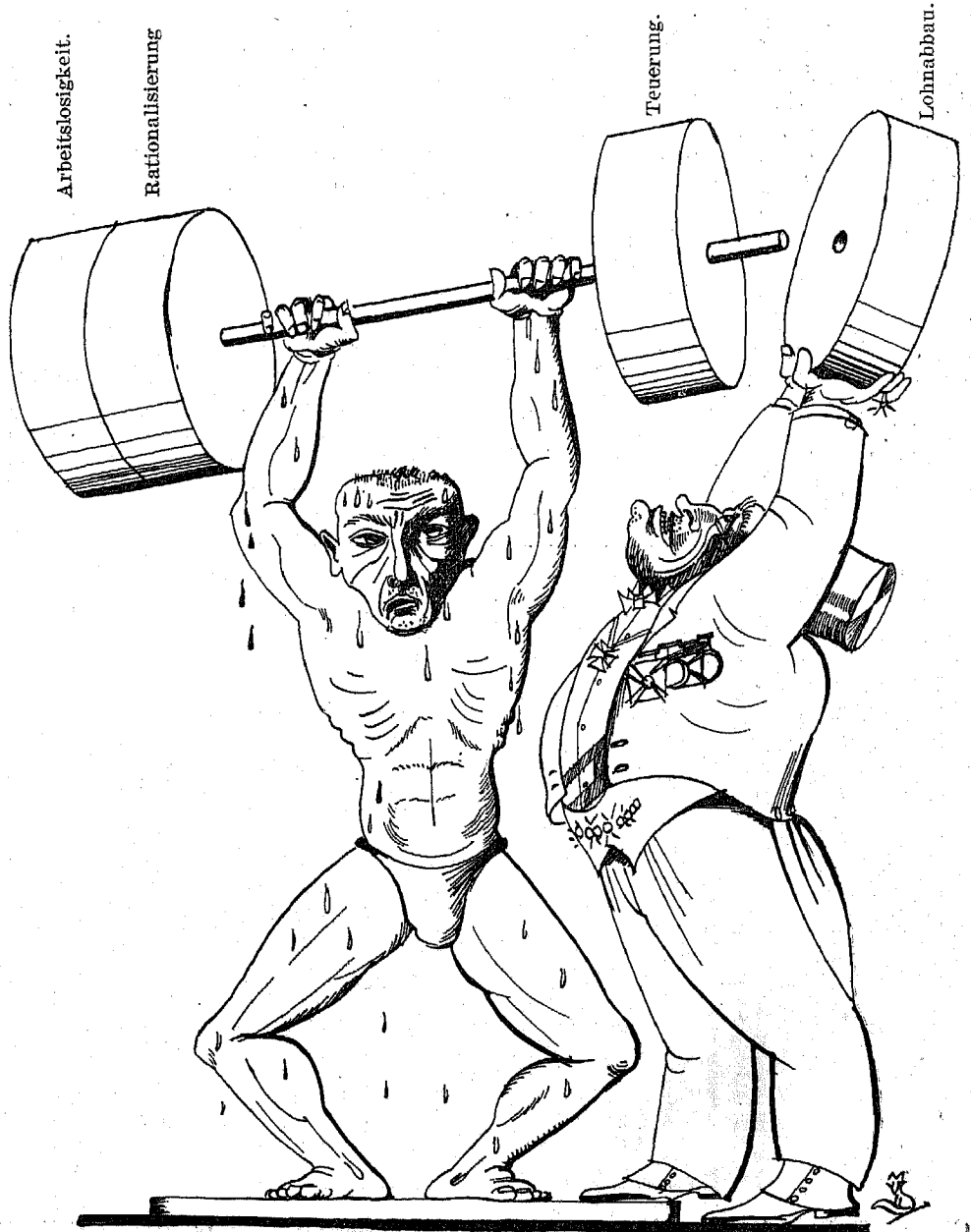
Transportarbeiter:

- Die Aenderung des holländischen
Stauereigesetzes 132
- Betriebsgemeinschaft der Londoner
Verkehrsunternehmen 133
- Internationales Abkommen über
Kraftfahrzeugverkehr 133
- Die Ausbildung des Londoner Un-
tergrundbahnpersonals. 134
- Die Verordnung über Luftverkehr
in Deutschland. 134

Seeleute:

- Gesetzliche Regelung der Arbeits-
zeit für die spanische Küstenschiff-
fahrt. 135

- Esperanto. 136



**1930
WIE LANGE NOCH?**

Der Faschismus von neuem verurteilt.

Der Prozess Bassanesi.

Es ging ein Schock durch die Welt, als sie von der kühnen Tat Bassanesis und seines unbekannt gebliebenen Reisegefährten Kunde erhielt.

Das Erscheinen der Flugmaschine über Mailand, der Industrie-Hauptstadt Italiens, gerade in dem Augenblick, wo sich die meisten Arbeiter auf der Strasse befanden, und die gleichzeitige Verbreitung von Flugblättern, worin die Bevölkerung zum Widerstand gegen den Faschismus aufgefordert wurde, war von symbolischer Bedeutung.

Wie schwer auch die gewalttätige Unterdrückung und wie grausam auch die unmenschlichen Verfolgungen durch das blutige faschistische Regime sein mögen: es gibt doch ein Gebiet, wo sie sich nicht auswirken können und wo der Despotismus machtlos ist. Hoch über dem gemarterten Lande schwebte die Flugmaschine, Vorbote der kommenden Erlösung, Sinnbild des Widerstandsgeistes, der vor keiner Schwierigkeit zurückweicht, der bereit ist, frei von Angst oder Kleinmütigkeit für das Befreiungsziel die grössten Opfer zu bringen.

Und mehr als nur ein Symbol war diese Demonstration: sie war eine Aeusserung der Solidarität, ein greifbarer Beweis dafür, dass die Erniedrigung nicht mehr gefügig ertragen wird, sondern dass eine Organisation geschaffen wurde, welche den Kampf aufgenommen hat und ihn unter der Losung „Giustizia e Libertà!“ (Recht und Freiheit) solange fortsetzen wird, bis der Sieg errungen ist.

Wie konnte es auch anders sein als dass das Flugzeug in Italien einen ge-

waltigen Eindruck hervorgerufen hat, eine Empörung, wie man sie nach dem Meuchelmord an Matteotti nicht mehr erlebte. Diese Tat brachte neues Selbstvertrauen, neue Kampfeslust und Begeisterung; es wurde eine neue Zeit im Kampfe gegen den Faschismus eingeläutet. Alles, was trotz der Versuche der Machthaber, es geheimzuhalten, dennoch über Italien nach aussen hin bekannt wurde, vor allem die Nachrichten über den Gang der Dinge im Innern des Landes, weist darauf hin.

Kein Wunder, dass, als das Flugzeug auf der Rückkehr auf dem St. Gotthard verunglückte und der verwundete Bassanesi auf schweizerischem Boden verhaftet wurde, Mussolini mit seiner Mörder- und Fälscherbande anfänglich kein Mittel unversucht liess, um die schweizerische öffentliche Meinung einzuschüchtern, die schweizerische Rechtsprechung nach italienischem Muster zu beeinflussen und umzuformen.

Zunächst, sowohl bei der Vorbereitung des Prozesses, der vom 17. bis 19. November in Lugano stattfand, als auch vor Beginn der Gerichtsverhandlungen schien es, als ob diese Bemühungen nicht ohne Erfolg gewesen seien. Wie dem auch sei: dem offenen Auftreten der „Beklagten“, ihren edeln Motiven und der Art und Weise gegenüber, wie sie die Verantwortung für ihre Handlungen übernahmen, konnten die Faschisten mit ihren minderwertigen Mitteln und ihrer Beeinflussung, soweit eine solche tatsächlich erfolgt ist, nicht standhalten.

Auf der Anklagebank standen 7 Beklagte: Bassanesi, der Flieger, wegen

Uebertretung einer Reihe von Luftverkehrsvorschriften — wie geringfügig ist eine derartige Beschuldigung im Vergleich zur Grösse seiner Tat! — Rosselli und Tarchiani wegen Vorbereitung des Fluges und Mithilfe bei der Anfuhr der Flugblätter und deren Unterbringung im Flugzeug und die vier letzten Angeklagten, Martignoli, Friedensrichter in Ladrino, dessen Gehilfe Cardos Cardis, beide Schweizer, ferner Varesi und Fiscalini, wegen Verrichtung von allerlei Hilfsdiensten bei der Ankunft und Abfahrt des Flugzeuges, Beschaffung von Benzin und Oel, etc.

Auch dieser Prozess musste trotz der Rachgier Mussolinis zu einem Prozesse werden, in dem der Faschismus verurteilt wurde.

Allein der Umstand, dass die „Angeklagten“ Rosselli und Tarchiani aus dem sicheren Frankreich nach Lugano kamen, um vor dem Richter zu erscheinen, führte zu einer solchen Verurteilung. Ferner waren als Zeugen erschienen Männer wie Filippo Turati, der alte sozialistische Führer und Carlo Sforza, Ex-Minister, einer der wenigen aufrichtigen Liberalen, die übrig geblieben sind und von den Faschisten aus dem Lande gejagt wurden.

Schon am ersten Verhandlungstage zeigte es sich, in welcher Richtung sich der Prozess entwickeln wird, und sein Endergebnis hat keine Enttäuschung verursacht: Bassanesi wurde zu 4 Monaten Gefängnis unter Anrechnung der Untersuchungshaft seit 2. August d. J., zu 200 Franken Geldstrafe und zur Zahlung von 1/3 der Prozesskosten verurteilt. Die Maschine wurde gerichtlich beschlagnahmt.

Noch am Abend vor dem Urteilspruch waren faschistische Lockspitzel an Werke, um anonyme, sog. antifaschistische Aufrufe zu Gewalttaten zu verbreiten, welche die faschistenfreundliche schweizerische Presse gerne weiter kolportierte. Diese Machinationen haben aber die Begeisterung der Bevölkerung, welche ein grosses Interesse für den Prozess und eine starke Sympathie für dessen Hauptpersonen zeigte, nur noch mehr angefacht.

Im Gerichtssaal wurde nach der Urteilsverkündung dem Gericht und den „Beklagten“ von dem anwesenden grossen Publikum eine Huldigung dargebracht, die Schranken wurden durchbrochen und die Beklagten umarmt. . .

Und wie beim Ueberfliegen Mailands die faschistischen Blätter nichts über diese von Hunderttausenden erlebte Tatsache bringen durften, so durften sie auch nichts über den Verlauf des Prozesses berichten. Einige (faschistische) Blätter in Norditalien taten dies trotzdem, mit der Folge, dass sie beschlagnahmt wurden.

Die ganze Welt hatte ihr Auge auf Lugano gerichtet. Hier wurde Geschichte gemacht. Und das Urteil, welches jedem Rechtsgefühl entspricht, ehrt gleichzeitig das Land, in dem es gefällt wurde.

Der Prozess Bassanesi.



Oberste Reihe: die Verteidiger (von links nach rechts), Rechtsanwälte Celio, Rusca, F. Borella, Moro-Giafferi, Respini-Orelli, Guglielmetti, Tarchini.

Unterste Reihe:

Die Beklagten Martignoli, Varesi, Rosselli, Bassanesi, Tarchiani, Fiscalini, Cardis.

EISENBAHNER

Untersuchungen und Wiederholungsuntersuchungen bei den Eisenbahnen.

Die in letzter Zeit an das I. T. F.-Sekretariat ergangenen ziemlich zahlreichen Anfragen über die Wiederholungsuntersuchungen beweisen, dass die Frage in Eisenbahnkreisen aktuell ist. Ferner führte eine Debatte im Generalrat zu der Feststellung, dass in Seemannskreisen Interesse besteht für Vergleiche zwischen den im Eisenbahndienst und Schifffahrt geltenden Vorschriften.

Wir beginnen hiermit mit der Veröffentlichung dieser Bestimmungen in einigen wichtigen Eisenbahnländern.

Deutschland.

In den Dienst der Reichsbahn werden nur solche Personen aufgenommen oder wieder aufgenommen, deren körperliche Tauglichkeit den Vorschriften entspricht.

Bedienstete, die ihren Dienst bereits längere Zeit zufriedenstellend wahrnehmen, werden im Dienste belassen, auch wenn sie den vorgeschriebenen Anforderungen nicht mehr vollständig genügen. Allerdings ist dies abhängig von dem Ergebnis von Wiederholungsprüfungen des Seh- und Hörvermögens.

Die *allgemeine körperliche Tauglichkeit* ist vorhanden, wenn durch ärztliche Untersuchung festgestellt wird, dass der Bewerber nach Körperanlage und Beschaffenheit seiner Organe voraussichtlich weder häufigen Erkrankungen noch der Gefahr einer vorzeitigen dauernden Dienstunfähigkeit ausgesetzt ist. Von der Aufnahme in den Dienst schliessen aus: schwächlicher Körperbau, Verlust oder Gebrauchsbehinderung wichtiger Glieder, unzureichender Pockenschutz, konstitutionelle, ansteckende oder bösartige Erkrankungen, störende Sprachfehler, Krankheiten der Atmungs-, Kreislauf- oder Verdauungsorgane, Nieren- oder Blasenleiden, bestehende Geschlechtskrankheiten, ausgebildete Unterleibsbrüche, die sich durch Bruchbänder nicht ohne Behinderung der vollen Verwendbarkeit zurückhalten lassen, Erscheinungen oder begründeter Verdacht von Alkoholmissbrauch, bestehende oder durchgemachte psychische und epileptische Erkrankungen, Erkrankungen der Augen

Unsere südschweizerischen Eisenbahner-Kollegen, die spontan eine Geldsammlung einleiteten, um Bassanesi die ihm auferlegten finanziellen Lasten tragen zu helfen, schrieben dieserhalb auch an unser Sekretariat und der engere Vorstand der I.T.F. glaubte, vorläufig, d. h. bis das Exekutivkomitee evtl. weitergehende Beschlüsse trifft, die über Bassanesi verhängte Geldstrafe aus Mitteln der

und Ohren, unzureichendes Hör- und Sehvermögen. Bei *leichteren* Erkrankungen oder Mängeln können Ausnahmen zugelassen werden.

Die erste Untersuchung ist streng und ausführlich; einmal im ständigen Dienst, wird der Bedienstete Untersuchungen auf den *allgemeinen Gesundheitszustand* in der Regel nicht mehr unterzogen. Die Untersuchung der körperlichen Tauglichkeit hat erneut zu erfolgen, wenn sich Zweifel über die körperliche oder geistige Eignung zur Weiterverwendung ergeben oder wenn der Bedienstete bei Zuteilung eines neuen Dienstes angibt, sich diesem Dienst körperlich nicht gewachsen zu fühlen.

Die Prüfung des Seh-, Farbenunterscheidungs- und Hörvermögens wird alle fünf Jahre wiederholt und ausserdem:

1. vor Zulassung zur Laufbahn eines Lokomotivbeamten, eines Triebwagenführers, Kapitäns oder Steuermanns;

2. vor Uebertritt in eine Beschäftigung, die höhere Anforderungen stellt als die bisherige Beschäftigung;

3. nach erheblichen Verletzungen und überstandenen Krankheiten des Auges, des inneren Ohres und des Mittelohres und nach Krankheiten oder Verletzungen die erfahrungsgemäss das Seh- und Hörvermögen gefährden, z. B. Alkohol- und Nikotinvergiftungen, Herz- und Nierenleiden, Rose, Syphilis, Typhus, Kopfverletzungen, Gehirnerschütterungen, Gehirnkrankheiten, usw.;

4. wenn Mängel bei Ausübung des Dienstes bemerkt werden, z. B. Unsicherheit bei Beobachtung der Signalstellung.

Nach den Anforderungen an das Sehvermögen werden die Bediensteten in drei Gruppen (A, B und C) eingeteilt.

Die Sehschärfe.

Für die Bediensteten der

Gruppe A, d. s. Schrankenwärter, Rotenführer, Bahnwärter, Rangierer, Lokomotivführer und -heizer, Triebwagenführer und -schaffner, Maschineningenieure, Bedienstete des äusseren Bahn-

I.T.F. decken zu sollen. Wir können so auch auf diese Weise Bassanesi und allen, die bei seiner Tat mitbeteiligt waren, unsere Achtung und unsern Dank bezeugen.

Sie mögen uns durch ihre Tat, ihren Mut und ihre Opferwilligkeit ein leuchtendes Vorbild sein in dem Kampfe, den auch wir zur Erreichung unseres gemeinsamen Zieles zu führen haben.

hofsdienstes, Blockwärter, Weichensteller, Stellwerkwärter, Brückenwärter, Deckpersonal (Schiffsdienst), Bedienstete des Zugbegleitungsdienstes (ausschliesslich Fahrladedienst), Bedienstete im Krandienst, Bahnarfsarbeiter, Maschinen- und Wagenputzer, Rottenarbeiter, Lehrlinge, soll die Sehschärfe betragen:

1. beim Eintritt in die Beschäftigung und beim Uebertritt aus der Gruppe B oder C in die Gruppe A:
ohne Glas mindestens 2/3 auf jedem Auge oder 1/1 auf einem und 1/3 auf dem anderen Auge;
2. bei Wiederholungsprüfungen:
mindestens 1/2 auf jedem Auge ohne Glas für Verwendung im Lokomotivdienst auf der Strecke, Schiffsdienst (Deckpersonal), im Rangierdienst;
mindestens 1/2 auf jedem Auge mit Glas für Verwendung im Rangierlokomotivdienst und in den übrigen Beschäftigungen der Gruppe A.

Stellt sich bei der Wiederholungsprüfung heraus, dass die Sehschärfe hinter dem vorgeschriebenen Mass zurückbleibe, so ist eine praktische Prüfung ohne Hinzuziehung eines Arztes vorzunehmen.

Die praktische Prüfung hat während der mittleren Tagesstunden, keinesfalls bei grellem Sonnenschein, Regen, Schneefall, Nebel oder aussergewöhnlich trüber Luft, auf den Bahnanlagen an Weichensignalen, beim Schiffpersonal bei klarer Nacht an den Positionslichtern eines Schiffes, stattzufinden. Der zu Untersuchende ist bei der Prüfung mit dem Rücken gegen die regellos zu wechselnden Signale aufzustellen und hat sich nach den Anweisungen des Prüfungsleiters in ungleichmässigen Zeitabständen umzudrehen. Erkennt er dabei, indem er sich seiner beiden Augen bedient, zehn Signale nacheinander auf 250 Meter — im Schiffsdienst die Positionslichter auf 1000 Meter — schnell und völlig fehlerfrei, so ist er in seinem Dienste zu belassen. Erkennt der Prüfling das Signalbild auch nur in einem Falle nicht, so ist zu entscheiden, nötigenfalls nach wiederholter praktischer Prüfung, ob der Bedienstete in seiner Beschäftigung belassen werden kann oder in eine andere Beschäftigung versetzt werden muss.

Bei der praktischen Prüfung der Sehschärfe ist der Gebrauch von Gläsern gestattet, ausgenommen die Bediensteten des Lokomotivfahrdienstes, Triebwagenführer und -schaffner, Rangierer und das Deckpersonal der Schiffe.

Für die Bediensteten der

Gruppe B, das sind die Bediensteten im Bahnmeisterdienst, Wagenuntersuchungsdienst, Aufsichtsdienst in Werkstätten, Gas- und Wasserwerken, soweit mit ihrem Dienst keine Obliegenheiten auf der Strecke verbunden sind, Bedienstete im Betriebsingenieurdienst, Betriebskontrolleurdienst, Telegraphen- und Stellwerksunterhaltungsdienst, Aufsichts- und Unterhaltungsdienst bei Kraftwerken,

Unterwerken und Umformerwerken, in der Unterhaltung der elektrischen Leitungsnetze sowie bei elektrischen Beleuchtungs- und Kraftübertragungsanlagen und im Kraftfahrdienst, soll die Sehschärfe betragen :

1. beim Eintritt in die Beschäftigung und bei Uebertritt aus Gruppe C in Gruppe B
mindestens 2/3 auf einem und 1/2 auf dem anderen Auge, mit oder ohne Glas;
2. bei Wiederholungsprüfungen
mindestens 1/2 auf einem und 1/3 auf dem anderen Auge, mit oder ohne Glas.

Wird bei der Wiederholungsprüfung Unzulänglichkeit der Sehschärfe festgestellt, so ist eine praktische Prüfung vorzunehmen, genau wie bei den Bediensteten der Gruppe A, wobei die Signale auf eine Entfernung von 200 Meter zu erkennen sind.

Bei Bediensteten der Gruppe C, das sind alle übrigen Bediensteten und vornehmlich die des inneren Dienstes und die Werkstättenarbeiter, muss die Sehschärfe betragen
mindestens 1/2 auf einem Auge und 1/3 auf dem anderen, mit oder ohne Glas.

Die Bediensteten der Gruppe C sind Wiederholungsprüfungen nicht unterworfen.

Farbenunterscheidungsvermögen.

Die Bediensteten der Gruppe A und B müssen jederzeit farben-tüchtig sein. Der Farbensinn wird gleichzeitig mit der Sehschärfe geprüft.

Ergibt eine Wiederholungsprüfung, dass der Farbensinn eines Bediensteten der Gruppe A oder B verstört ist, so ist der Bedienstete sofort aus der bisherigen Beschäftigung zu entfernen und in einer solchen zu beschäftigen, wo Farben-tüchtigkeit nicht erforderlich ist. Jedoch dürfen Bahnhofsarbeiter, Maschinenputzer und im Krandienst, Wagenuntersuchungsdienst und in der Bahnunterhaltung beschäftigte Bedienstete in ihrer Dienststellung bleiben, haben sich aber allen Anordnungen und Verrichtungen, bei denen die Erkennung farbiger Signale erforderlich ist, zu enthalten.

Auf Grund besonderer Entscheidung dürfen folgende Ausnahmen zugelassen werden :

- a) Beamte des Bahnmeisterdienstes können im Innen-, Magazin und Hochbaudienst sowie auf Neubaustrecken verwendet werden;
- b) Aufsichtsbeamte im Werkstätten-dienst und Betriebswerkvorsteher können in ihrem Dienst belassen werden, dürfen jedoch eine Lokomotive nicht selbständig führen;
- c) im Telegraphenunterhaltungs- und Stellwerksunterhaltungsdienst beschäftigte Bedienstete dürfen in ihrem Dienst weiterverwendet werden;

d) Zugschaffner können im Personen-zugdienst weiterbeschäftigt werden, sofern ein zweiter farben-tüchtiger Schaffner den Zug begleitet;

e) Lokomotivbedienstete können in ihrem Dienst weiterverwendet werden, wenn sie keine farbigen Signale zu beobachten haben.

Hörvermögen.

1. Vor Eintritt in die Beschäftigung.

Für die Tauglichkeit ist Erfordernis bei Bediensteten der Gruppen A und B :
Verstehen der Flüstersprache bei abgewendetem Gesicht im geschlossenen Raum auf 5 Meter mit jedem Ohre;

bei Bediensteten der Gruppe C :
Verstehen der Flüstersprache auf 2 Meter mit jedem Ohre;

bei Werkstättenarbeitern :
Verstehen der Umgangssprache auf 1 Meter mit jedem Ohre.

2. Bei Wiederholungsprüfungen.

Bedienstete der Gruppe A und B müssen Flüstersprache auf mindestens 1 Meter mit abgewendetem Gesicht mit jedem Ohre einzeln verstehen. Wird Flüstersprache nicht oder unsicher verstanden, so kann das Hörvermögen noch als ausreichend erachtet werden, wenn Umgangssprache bei abgewendetem Gesicht auf jedem Ohr einzeln mindestens auf 5 Meter verstanden wird.

Bleibt das Hörvermögen hinter diesen Anforderungen zurück, so ist es in geeigneten Fällen statthalt, eine praktische Prüfung mit den im Dienst gebräuchlichen Schallsignalen (Dampfpfeifen, Mundpfeifen und Hörnern) vorzunehmen.

Die Bediensteten der Gruppe C werden Wiederholungsprüfungen nicht unterzogen.

Aus dem Organisationsleben.

Schweiz.

Im Monate Dezember erscheinen die Organe des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes zweimal anstatt einmal wöchentlich. Es geschieht dies im Hinblick auf den stärkeren Andrang von Inseraten. Durch diese Massnahme erreichen die Schweizer Eisenbahnerzeitungen die höchste jährliche Ausgaben-zahl aller uns bekannten Zeitschriften dieser Art.

Schweden.

Die Eisenbahnergewerkschaften führen seit einiger Zeit Unterhandlungen mit der Staatsbahndirektion über Lohnfragen und andere Arbeitsbedingungen. Die Direktion führte dabei eine Neuerung ein: zu dem Verhandlungsmaterial gehört ein Bericht über die *Lohn-, Pensions- und andere Verhältnisse bei Eisenbahnen des Auslandes*, von der Direktion selber verfasst und den Verhandlungsteilnehmern ausgehändigt.

Polen.

Auf Anordnung des Zensors wurde die ganze Auflage der Nummer vom 1. Dezember des Organs des polnischen Eisenbahnerverbandes „Kolejarz Zwiakowiec“, wegen eines Aufsatzes über den Ausgang der Wahlen, beschlagnahmt.

Der Kollege Mastek, Funktionär des polnischen Eisenbahnerverbandes, ist Ende November gegen Stellung einer Kautions von 5000 Zl. (etwa 2500 RM.) aus der Haft entlassen worden.

VOR DREISSIG JAHREN.

Durch Vermittlung des Kollegen Jochade vom Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, erhielten wir nachstehendes, vor etwa 30 Jahren aufgenommenes Lichtbild des Kollegen Harry Gosling, um den die Bewegung heute trauert. Wir sehen ihn hier inmitten seines Vorstandes, als er noch Sekretär der *Amalgamated Society of Watermen, Lightermen and Bargemen* war.

Wir legen Wert darauf, ausser dem in der letzten Nummer mit den Nachrufen veröffentlichten Bild Goslings aus seinen späteren Jahren auch das unterstehende wiederzugeben. Es zeigt ihn in dem Kreise, aus dem er hervorgekommen, in dem er sich wohl fühlte und dem er bis zum letzten Augenblick treu geblieben ist.



„Aus der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen“.

Unter dieser Ueberschrift berichtet der Kollege Bratschi, Generalsekretär des schweizerischen Eisenbahnverbandes und Mitglied des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen, regelmässig im Verbandsorgan über die Sitzungen, Besprechungen und Beschlüsse der Obersten Leitung des Unternehmens, in dem er das Personal vertritt.

Es gibt wohl kaum ein besseres Mittel, das Interesse des Personals für die Wohlfahrt des Unternehmens, in welches das Personal seine Existenz investiert hat, wach zu halten. Daraus lernt es hinsichtlich seiner sozialen Forderungen den Abstand zwischen Kelch und Lippen messen. Für den praktischen Demokraten hat diese Berichterstattung den hohen Wert, dass der Mandatar von seinen Auftraggebern ständig kontrolliert werden kann; für den Praktiker der Gewerkschaftsbewegung hat die Berichterstattung den unschätzbaren Vorteil, dass die Mitglieder mit der Aufgabe ihres Wortträgers vertraut gemacht werden. Staat, Öffentlichkeit und nicht zuletzt die Verwaltung selber gewinnen viel dabei, wenn das Personal seine Alltagsarbeit mit vollem Verständnis für die Aufgaben des Unternehmens und die Anweisungen der Verwaltung verrichtet.

Der Bericht über die Sitzung des Verwaltungsrates vom 26. November d. J. ist eine Probe aufs Exempel. Die Bundesbahn hat eine grössere Anleihe unterzubringen und schaut aus nach günstigen Geldmarktverhältnissen. Dreissig Zeilen geben genau wieder, wie der Verwaltungsrat darüber denkt und projektiert. Die Untersuchung der Betriebsergebnisse, der Ursachen ihrer guten und schlechten Schwankungen und der unmittelbaren Aussichten führt zu Erkenntnissen, die nicht nur die Beschlüsse eines Verwaltungsrates beeinflussen, sondern auch dem Personal helfen, die Beweggründe dieser Beschlüsse und der Massnahmen der Verwaltung zu würdigen. Das Bild, welches sich dem Verwaltungsrat geboten hat, wird dem Personal vermittelt. Dann wird mitgeteilt, dass das *Reglement über die Verköstigungsentschädigung der Bahnarbeiter* abgeändert wird und diese Entschädigungen um den Betrag von 260 000 Franken erhöht werden. Der Verwaltungsrat beschloss ferner die Einführung von *Familienfahrkarten*, „ein weiteres Glied in der langen Kette der Taxermässigungen verschiedener Art“. Von besonderem Interesse ist eine Mitteilung über die *Massnahmen der Bundesbahnen zur Linderung der Beschäftigungskrise*. Die Bautätigkeit der Bundesbahnen wird in den Jahren 1930 und 1931 doppelt so gross als in den vorhergehenden Jahren. Grosse Rollmaterialbestellungen sind vergeben. Durch zeitliche Verschiebung von Bahnarbeiten wird im kommenden Winter Arbeitsgelegenheit für 3000—3500 Mann verschafft.

Und schliesslich gab der Verwaltungsrat zu kennen, dass nunmehr nach einer wirklichen und umfassenden Lösung des Problems *Eisenbahn und Auto* gestrebt werden muss.

Die häufig wiederkehrenden Artikel „Aus der Verwaltung“ lehren das Personal die Betriebsprobleme einschliesslich der Personalfragen vom Standpunkt der Direktion aus beurteilen.

Die Psychotechnik bei der Deutschen Reichsbahn.

Das psychotechnische Eignungsverfahren ist bei der Deutschen Reichsbahn seit einigen Jahren für eine Anzahl von Beamtenlaufbahnen versuchsweise eingeführt worden. Das Verfahren verfolgt den Zweck, festzustellen, ob der Bewerber für das in Frage kommende Aufgabengebiet geeignet ist und trägt somit zugleich einen berufsberatenden Charakter. Die Vorschläge, für welche Aufgabengebiete das Verfahren anzuwenden ist und die Ueberwachung der richtigen Anwendung desselben obliegt einem psychotechnischen Ausschuss, in welchem die Personalvertretung beteiligt ist. Das Verfahren wurde bis jetzt auf Vorschlag des Ausschusses nur auf solche Aufgabengebiete angewendet, die mit dem unmittelbaren Betriebs- und Verkehrsdienst im Zusammenhang stehen, wie z. B.: Bahnbewachungs-, Weichen- und Stellwerksdienst, Verschiebedienst, Zugbegleit- und Lokfahrdienst, Ladedienst, Materialverwaltungsdienst, Bahnhofs-schaffner-, Haus- und Pfortnerdienst, Bahnhofs- und Fahrdienstleiterdienst.

Nicht angewendet werden darf das Verfahren auf die Beamten dieser Dienstzweige, die ihre Befähigung durch ihre praktische Beschäftigung nachgewiesen haben.

Die Art der Anwendung der psychotechnischen Eignungsuntersuchung wird unter Mitwirkung des Ausschusses nach einheitlichen Gesichtspunkten bestimmt. Der Bewerber, auf den das Eignungsverfahren angewendet werden soll, wird vorher mit dem Eignungsverfahren und der Art der Durchführung vertraut gemacht.

Zum Zwecke der einheitlichen Durchführung des Eignungsverfahrens sind bei der Deutschen Reichsbahn eine Anzahl Prüfungswagen mit den dazu gehörigen Prüfungsgeräten hergerichtet und werden periodisch den Reichsbahndirektionen zur Verfügung gestellt.

Ein abschliessendes Urteil über die praktischen Ergebnisse dieser Untersuchungen war bis zur Zeit noch nicht möglich, da die Berichte der in Frage kommenden Personalvertretungen, wie auch der Verwaltungsinstanzen nicht einheitlich waren. Die Personalvertretung, sowie die zuständigen Eisenbahner-Organisationen stehen dem psychotechnischen Eignungsverfahren zunächst noch sehr skeptisch gegenüber, da die erfolgreiche und praktische Anwendung

dieses Verfahrens fast ausschliesslich von der Art der Durchführung und den Fähigkeiten des Prüfungsbeamten abhängig zu machen ist. Die Personalvertretung und Organisationen waren verschiedentlich veranlasst, gegen die missbräuchliche Anwendung des Verfahrens einzuschreiten. Das Misstrauen des Personals ist vielfach darauf zurückzuführen, dass die Personalvertretung an der Durchführung der psychotechnischen Eignungsuntersuchung nicht genügend oder überhaupt nicht beteiligt wird. Die Organisationen fordern deshalb mit Nachdruck die Mitwirkung der Personalvertreter in allen Fällen, in denen die psychotechnische Eignungsuntersuchung vorgenommen wird. Die Reichsbahnverwaltung ist ihrerseits bestrebt, alle Beschäftigungszweige in den Anwendungsbereich der Psychotechnik einzubeziehen. Dagegen haben sich bis jetzt mit Erfolg sowohl der psychotechnische Ausschuss, wie die Personalvertretung und die Organisationen gewendet; insbesondere haben die Eisenbahner-Organisationen die Befürchtung, dass durch die Anwendung dieses Verfahrens auf das gesamte Personal in der Auslese des Personals Willkür Platz greift.

Mitteilungen des Sekretariats.

Sitzung des Seeleute-Beirats.

Der Seeleute-Beirat tagte am 22. und 23. November 1930 in Amsterdam. Allen Organisationen wurde eine Uebersicht der Beschlüsse zugesandt.

Binnenschiffer-Sektion.

Am 24. November 1930 fand in Amsterdam eine Besprechung zwischen dem I. T. F.-Sekretariat und Vertretern von Binnenschiffergewerkschaften statt. Besprochen wurden Massnahmen zur Ausführung der Londoner Beschlüsse.

Hafenarbeiter-Sektion.

Eine Sitzung des Beirats dieser Sektion ist in Vorbereitung.

Krafffahrer-Sektion.

Eine Sitzung des Krafffahrer-Beirats ist für Ende Januar (Tagungsort Berlin) in Aussicht genommen. Alle beteiligten Organisationen erhielten den Entwurf eines internationalen Programms und eine Uebersicht der auf den Fragebogen über die Unterstützung von Mitgliedern ausländischer Bruderorganisationen eingegangenen Antworten, die mit anderen Angelegenheiten zur Beratung stehen.

Strassenbahner-Sektion.

Eine Sitzung des Beirats ist für Ende Januar oder Anfang Februar in Aussicht genommen. Die Organisationen, die ihren Vertreter im Beirat noch nicht angewiesen haben, sind gebeten, dies umgehend nachzuholen. Etwaige Vorschläge zur Tagesordnung wolle man dem Sekretariat baldmöglichst mitteilen.

Eisenbahner-Sektion.

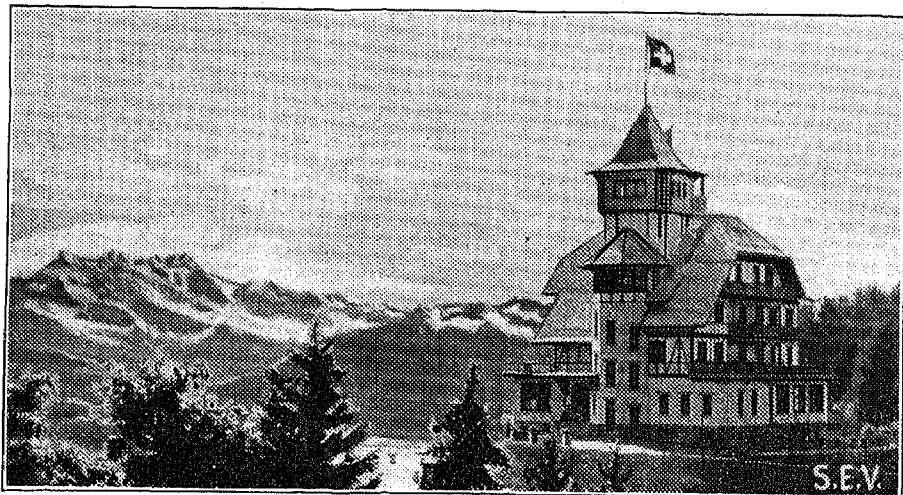
Das Protokoll der Madrider Konferenz ist in Uebersetzung. Voraussichtlich kann der Versand Ende Dezember oder Anfang Januar erfolgen.

Wir bereiten eine Erhebung über die Rationalisierung des Eisenbahnbetriebs vor und ersuchen unsere Organisationen, dem diesbezüglichen Fragebogen volle Aufmerksamkeit zu schenken.

Eingegangene Beiträge.

Belgischer Strassenbahnverband	Hfl.	79,68
„ Eisenbahnverband	„	1564,—
Französischer Seeleuteverband	„	90,—
„ Eisenbahnverband	„	1843,45
Kohlenlader von Cardiff (England)	„	94,78
Irischer Transportarbeiterverband	„	150,31

Die drei Ferienheime des Schwe



SONLOUP.

Die Gewerkschaftsbewegung kämpft für Verkürzung der Arbeitszeit und für regelmässigen Erholungsurlaub.

Die mit Mussestunden beglückten Hand- und Geistesarbeiter wissen im allgemeinen was mit dieser Zeit beginnen. Das Ruhebedürfnis und die gewerkschaftliche und politische Betätigung nehmen einen ansehnlichen Teil der arbeitsfreien Zeit des 24 stündigen Tages in Anspruch. Man berechne, wieviel Zeit auf die Pflege des Familienlebens und die Befriedigung elementarer Bildungsbedürfnisse verwendet wird und man kommt zu dem Schluss, dass für Liebhaberei, Körperkultur, Gesellschaftsleben und das den Werkträgern von Philistern so oft vorgehaltene „Vergnügen“ nur wenige Stunden wöchentlich verbleiben. Die in den Mussestunden zu befriedigenden Bedürfnisse sind so mannigfaltig und gross, dass die Arbeiterbewegung — selbst in Ländern, wo die strikte Achtundvierzigstundenwoche durchgeführt ist — Klage führt über den zu geringen Anteil an den Mussestunden, den ihr die Werkträgern zukommen lassen. Manche Gewerkschafter richten daher ein Augenmerk auf die Dinge, welche die Mussestunden der Mitgliedermassen ausfüllen und trachten Einfluss darauf zu nehmen, damit die Freizeit dem Menschen und der proletarischen Bewegung zugute komme.

Seitdem der jährliche Erholungsurlaub einer grösseren Anzahl Werkträgern zugute kommt, entsteht dasselbe Problem, jedoch in anderer Form. In der Regel erwartet die Gewerkschaftsbewegung von den wenigsten ihrer Anhänger, dass sie den Erholungsurlaub mit gewerkschaftlicher Betätigung ausfüllen. Unsere bürgerliche Gesellschaft hat jedoch alle Dinge so eingerichtet, dass der „Sommerfrischler“

recht viel Geld ausgeben, manche Dinge viel zu teuer bezahlen muss. Nun sind aber die *Ferien* der Werkträgern ganz etwas anders als die *Sommerfrische* oder *Winterreisen* der oberen Zehntausend. Dem trägt das auf schnelles Reichwerden bedachte Gastgewerbe keine Rechnung. In den Reihen der Arbeiterschaft und der Arbeiterjugend können verhältnismässig wenige daran denken, während ihren Ferien den Wohnort zu verlassen. Die etlichen Feriengroschen wären binnen kürzester Frist verschlungen.

Das Bedürfnis nach proletarischen Einrichtungen, die diesem Uebel abhelfen, wird in vielen Gewerkschaften lebhaft verspürt. Eine Reihe Umstände bedingen, dass die Eisenbahngewerkschaften auf diesem Gebiete führend sein müssen und können.

Die schweizerischen Eisenbahner nehmen eine Sonderstellung ein. Seit drei Jahrzehnten besteht die „Genossenschaft der Ferienheime schweizerischer Eisenbahner“. Sie wurde gegründet von damaligen Berufsverbänden. Theoretisch stand das Unternehmen auf kommerzieller Grundlage: es hatte das investierte Kapital zu verzinsen. Die Preise und Ueberschüsse waren aber stets auf solch bescheidenem Niveau, dass Schenkungen allerlei Art der Bilanz der beiden Ferienheime Grubisbalm und Brenscino ein kommerziell anständiges Gesicht geben mussten.

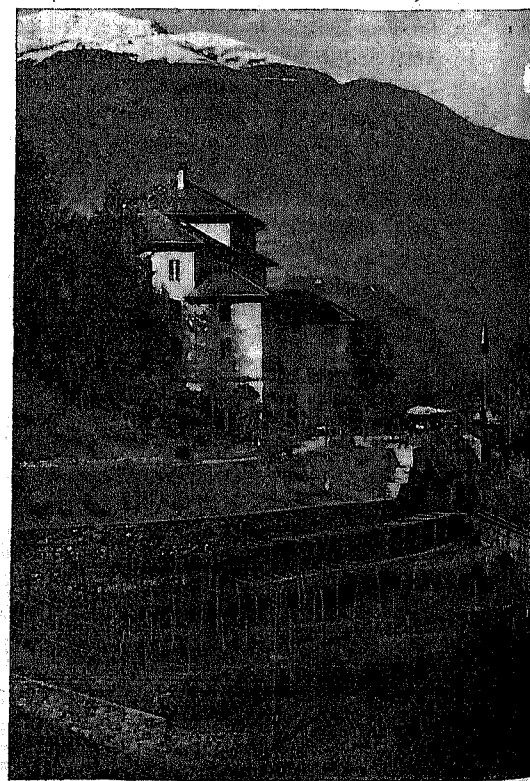
Die Verknüpfung der Berufsverbände mit der Genossenschaft übertrug sich automatisch auf den Schweizerischen Eisenbahnerverband, als dieser nach dem Kriege die Berufsverbände föderativ zusammenschloss. Um der Genossenschaft zu ermöglichen, ihren hypothekarischen Verpflichtungen nachzukommen, erhob der Verband im Jahre 1921 den ersten, im Jahre 1923 den zweiten

Sonderbeitrag von einem Franken. Darüber hinaus gewährte er der Genossenschaft ein Darlehen von 25.000 frs., das später auf 41.000 frs. stieg und von einem weiteren Darlehen von 160.000 frs. gefolgt wurde. Der Verbandsvorstand beschloss 1923, den Ertrag der Inserate der Verbandszeitungen den beiden Ferienheimen zuzuwenden.

Kritiken der Mitglieder und neue Finanzsorgen der Genossenschaft veranlassten schliesslich die Organisation, sich der Ferienheime intensiver anzunehmen. Im Jahre 1924 wurde ein Reorganisationsplan entworfen und konsequent durchgeführt. Im Jahre 1925 ging die Leitung und Verwaltung der beiden Ferienheime in die Hände des Verbandes über. Der Form nach blieb die Genossenschaft bestehen.

Im Jahre 1928 betrug die Hypothekenschuld 605.000 Franken an die Pensions- und Hilfskasse der Schweizerischen Bundesbahnen und 139.000 Franken an Private. Der Verband gewährte der Genossenschaft eine *zinsfreie* Hypothek von 785.000 Franken. Damit ist den Ferienheimen eine finanzielle Basis gegeben worden, die es ihnen gestattet, ihren Zweck vollauf zu erfüllen und sich von privaten Betrieben wesentlich dadurch zu unterscheiden, dass Feriengroschen der Werkträgern nicht zur Remuneration von Kapital herangezogen werden.

Eine sozialistische Tat!



BREN

izerischen Eisenbahnerverbandes.

Das Ferienheim Grubisbalm ist geöffnet während der Monate Mai bis September.

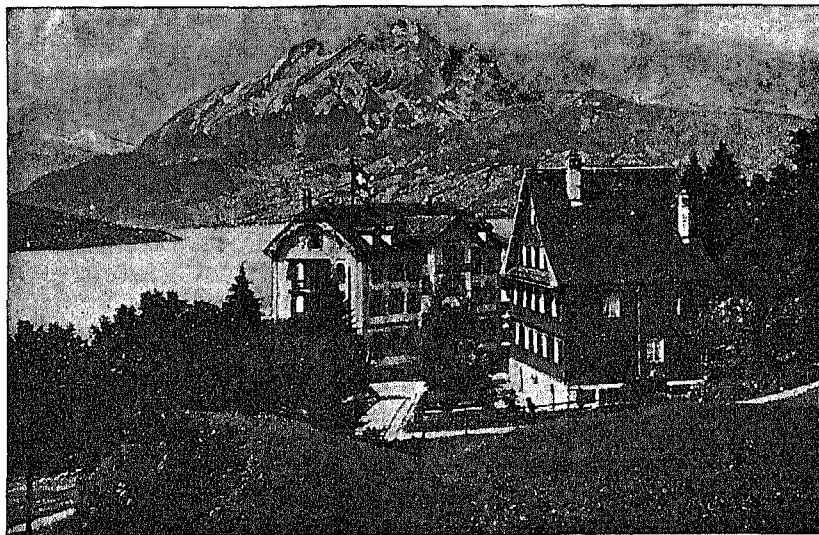
Brenscino ist das ganze Jahr geöffnet und hat seinen stärksten Verkehr in den Monaten April und Mai, September und Oktober aufzuweisen.

Dass die Ferienheime einem grossen Bedürfnis entsprechen, darüber geben am besten die nachstehenden Tabellen Aufschluss.

Für die Monate September und Oktober 1930 haben beide Heime sogar Absagen erteilen müssen; Brenscino musste 500 Bewerbern mitteilen, es sei kein Platz mehr frei.

Eine besonders sympathische Einrichtung der Ferienheime ist der „Freistättenfonds“. Dieser Fonds gewährt bedürftigen Mitgliedern und Angehörigen solcher ganz oder teilweise kostenlose Erholungskuren bis zu vier Wochen, unter Umständen auch für längere Zeit. Dieser Fonds hat im Laufe der Jahrzehnte ein Vermögen von 160.000 Franken angesammelt. Mit dem Ertrag dieses Vermögens, mit Beiträgen der Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen und mit Spenden und Gaben verschiedener Art werden die Kosten dieser Erholungskuren bestritten.

Ueber die Benützung der Freistätten geben die Geschäftsberichte für beide Heime die in unserer dritten Tabelle wiedergegebenen Zahlen.



GRUBISBALM.

Zahl der Kurtage in Grubisbalm

Besucher	1917	1925	1926	1927	1928	1929
Schweizerische Eisenbahner	4911	7315	6064	7194	7232	6377
Ausländische Eisenbahner	—*	—*	—*	—*	—*	850
Schweizerische Beamte	130	557	518	655	274	449
Private	1567	648	1303	1401	1205	1222
Kinder	623	672	613	719	616	736
Insgesamt	7231	9192	8498	9969	9327	9634

Zahl der Kurtage in Brenscino.

Besucher	1913	1925	1926	1927	1928	1929
Schweizerische Eisenbahner	5341	15068	16734	20799	21164	22853
Ausländische Eisenbahner	—*	—*	—*	—*	—*	660
Schweizerische Beamte	694	1406	1450	1325	523	1642
Private	—	5121	4260	3626	3760	3225
Kinder	384	—*	—*	—*	—*	1331
Insgesamt	6419	21595	22444	25750	25447	29711

*) In der Statistik nicht besonders berücksichtigt.

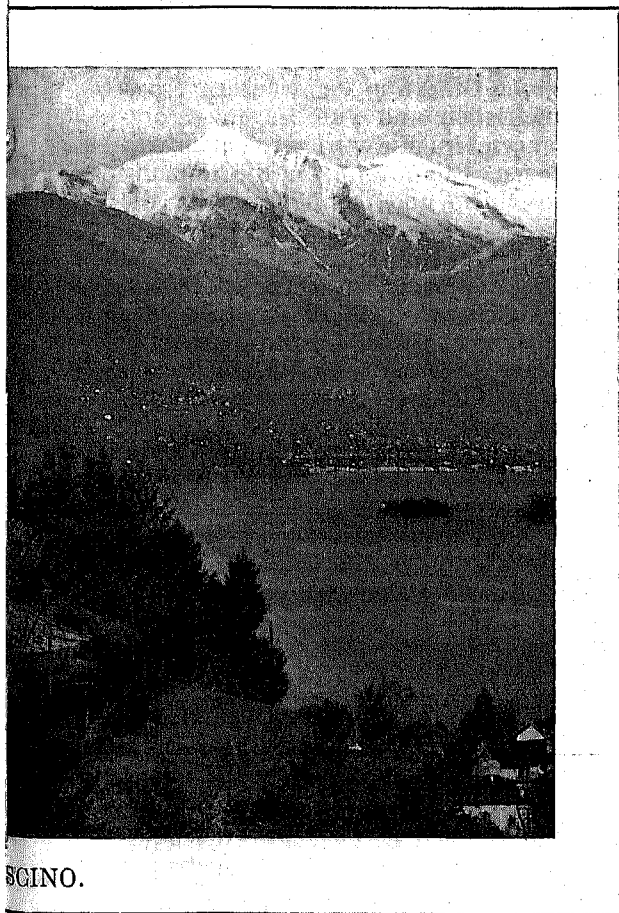
Zahlen über die Benützung der Freistätten.

Jahr	Personen			Anzahl Kurtage		
	Mitglieder	Angehörige	Zusammen	Kostenfrei	Teilweise kostenfrei	Zusammen
1924	20	22	42	228	943	1171
1925	20	17	37	498	541	1039
1926	24	16	40	668	610	1278
1927	23	14	37	526	328	854
1928	31	18	49	576	729	1305
1929	37	27	64	1082	550	1632

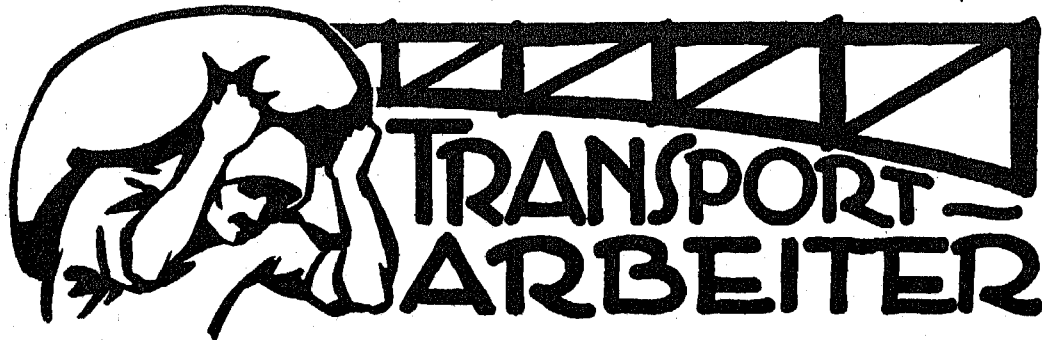
Vor einigen Wochen hat der Verband ein drittes Haus angeschafft: Sonloup, am Ostufer des Genfer Sees (in der Nähe von Montreux). Eine Summe von 200.000 Franken wurde bereitgestellt für den Erwerb des Objektes; einige weitere zeh-

tausend werden für die Instandsetzung geopfert.

Brenscino liegt in der italienischen, Grubisbalm in der deutschen Schweiz. Sonloup erfüllt einen Wunsch der Eisenbahner der französischen Schweiz!



BRENSCINO.



Die Aenderung des holländischen Stauereigesetzes.

In den Häfen Hollands stehen die Arbeiter seit 1916 unter gesetzlichem Schutze.

Dass die Regierung in jenem Jahre eingriff, war eine Folge der erbärmlichen Zustände, die in früheren Jahren herrschten. Von einer sicheren Arbeitsweise konnte kaum die Rede sein. Unfälle infolge Verwendung untauglichen Materials waren an der Tagesordnung. Vielfach war die Arbeitszeit erschreckend lang und es wurden 20, 30, 40, ja in einzelnen Fällen sogar 80 Stunden hintereinander gearbeitet. Es sind so schlimme Zustände eingerissen, dass die Regierung beschloss, durch von ihr angestellte Kontrolleure die Sicherheit, das Material und die Arbeitszeit überwachen zu lassen. Die Berichte dieser Kontrolleure wurden regelmässig veröffentlicht und so kam es, dass die Regierung notgedrungen eine Arbeitsschutzgesetzgebung erlassen musste. Im Jahre 1916 wurde das sog. Stauereigesetz angenommen, in dem die Arbeitszeit auf 10 Stunden im Tag und 60 Stunden in der Woche festgesetzt wurde. Die darin enthaltenen Vorschriften über die Arbeitsaufsicht und das Material sind sehr weitgehend.

Eine wichtige Verbesserung wurde durch die Vorschriften über die Gesundheit, die Wasch- und Essgelegenheiten und über die erste Hilfeleistung bei Unglücksfällen eingeführt. Die Hafnarbeiter waren deshalb im Jahre 1916 wenn nicht ganz, so doch im allgemeinen über dieses Gesetz befriedigt.

Lange hat dies aber nicht gedauert.

Ende 1918, nach dem Weltkriege, loderte unter den holländischen Arbeitern die Empörung über die schlechten Arbeitsbedingungen hell auf. Eine ihrer Hauptforderungen war der achtstündige Arbeitstag. Die Unternehmer mussten ihre Zustimmung zu dieser Forderung geben und so wurde der Achtstundentag und die 45-Stunden-Woche durch Festlegung in den kollektiven Arbeitsverträgen zur Tatsache.

Damit hat das Stauereigesetz, wenigstens soweit die Arbeitszeit in Frage kam, für die Arbeiter seinen Wert verloren. Die Hafnarbeitergewerkschaft war mächtig genug, um die Arbeitgeber nötigenfalls auch zu zwingen, die Bestimmungen im Arbeitsvertrag einzuhalten.

Nach einigen Jahren jedoch kam die reaktäre Welle auch über die Nieder-

lande. Die Gewerkschaften konnten auf der 45stündigen Arbeitswoche nicht mehr bestehen bleiben; sie mussten die 48-Stunden-Woche annehmen und so wurde die Arbeitszeit auf 8½ Stunden in den ersten 5 Wochentagen und auf 5½ Stunden an Samstagen heraufgesetzt.

Kaum war der grosse Streik der holländischen Hafnarbeiter vom Jahre 1920, der 10 Wochen lang dauerte, beendet, als sich die Reaktion erst recht im Lande festsetzte. Die Organisation hatte Angriff auf Angriff abzuwehren; es gab Zeiten, wo eine Einigung mit den Arbeitgebern überhaupt nicht möglich schien und man musste auf den Abschluss von Kollektivverträgen verzichten.

Im allgemeinen verstanden es aber die Hafnarbeiter, ihre 48-Stunden-Woche und ihren 8½stündigen Arbeitstag zu sichern und zu erhalten und heute noch ist die Arbeitszeit tarifvertraglich auf dieser Grundlage geregelt.

Bei der gewaltigen Erwerbslosigkeit wurde aber mancher Arbeiter ein Schwächling, und diesen Umstand nützten manche Unternehmer aus. Sie liessen in ihren Betrieben einfach 10 Stunden im Tag arbeiten, weil sie tarifvertraglich an keine niedrigere Arbeitszeit gebunden waren und weil das Gesetz es zulies.

Die Arbeitslosigkeit schuf dazu unter den Arbeitern eine gewisse Gleichgültigkeit hinsichtlich der Einhaltung der Sicherheitsvorschriften. Der Wettbewerb zwischen den einzelnen Häfen andererseits zwang die Unternehmer zur Herabsetzung der Be- und Entladungskosten und sie versuchten, sich dafür durch eine Hinaufschraubung der Arbeitsleistungen zu entschädigen.

Damit wurde auch die Sicherheit des Betriebes immer mehr in Frage gestellt. Die Hafnarbeiterorganisation hat dagegen ihr möglichstes getan, u. z. nicht ohne Erfolg.

Von den Schutzbestimmungen im Stauereigesetz werden aber nur diejenigen Arbeiter erfasst, deren Verrichtungen *direkt* mit dem Laden oder Löschen von Seeschiffen zusammenhängen. Die Arbeiter in den Packhäusern, Speichereibetrieben, die Expeditionsarbeiter, das Ladepersonal für Binnenschiffe, die Kontrolleure, Wäger, Messer, das Aufsichtspersonal, sie alle fallen nicht unter den gesetzlichen Schutz.

Diese Misstände veranlassten die Orga-

nisation zu einer ununterbrochenen, energischen Aktion, um eine Verbesserung des Stauereigesetzes zuwege zu bringen. Diese Aktion ist jetzt von Erfolg gekrönt worden.

Die Regierung hat beim Parlament einen neuen Entwurf eingereicht, der, wenn er zum Gesetze erhoben wird — und daran ist nicht zu zweifeln — dem Ausnahmezustand in bezug auf eine gesetzlich geregelte Arbeitszeit für eine grosse Arbeitergruppe im Transportgewerbe, hauptsächlich für die in Seehäfen beschäftigten Arbeiter, ein Ende bereiten und ihnen einen gesetzlichen 8½-Stunden-Tag und eine gesetzliche 48-Stunden-Woche bringen wird.

Von grosser Wichtigkeit ist ferner, dass der Gültigkeitsbereich des Gesetzes eine Ausdehnung erfährt.

Das bisherige Gesetz erfasste nur den Transport von Gütern zwischen Schiff und Lagerort, das Verstauen im Schiffe und die damit *direkt* zusammenhängenden Arbeiten in den Pack- und Lagerhäusern und auf Fahrzeugen auf dem Kai.

Da die Arbeit vor allem in den grössten Häfen verschiedenster Art ist, kommt es oft vor, dass ein und derselbe Arbeiter in einem bestimmten Augenblick unter gesetzlichem Schutze steht und im andern Augenblicke nicht. Diesem Zustand wird ein Ende gemacht dadurch, dass in dem neuen Entwurf als Stauereiarbeit auch erfasst wird das Kontrollieren von Gütern, das Wägen, Messen und Nehmen von Proben, die Bedienung und Unterhaltung von Einrichtungen oder Werkzeugen, ferner Aufsichtsarbeiten und Verrichtungen, die mit dem Aufschlagen, der Verarbeitung und Ablieferung von Gütern in Packhäusern, Speichereibetrieben und Fahrzeugen zusammenhängen. Im Entwurf wird auch vorgeschlagen, Brennstoffe für die Heizung der Seeschiffe und das Wasser für die Schiffe mit unter dem Begriff *Güter* zu erfassen. Zudem soll das neue Gesetz auch auf Einrichtungen oder Dienstzweige, die unter der Verwaltung des Reiches, der Provinz, einer Gemeinde oder einer anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaft stehen, Anwendung finden.

Von grosser Wichtigkeit ist die vorgeschlagene Gesetzesänderung auch hinsichtlich der Sicherheit im Hafenbetrieb, besonders nachdem von den Bestimmungen viel mehr Arten von Arbeit erfasst werden sollen. Nach einer neuen Vorschrift wäre auch ein Hafnarbeiter, welcher bei der Arbeitsverrichtung die Sicherheitsvorschriften ausseracht lässt oder versäumt, bestimmte Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, zur Verantwortung zu ziehen. Der Minister scheint dabei von dem Gedanken auszugehen, dass die vielfach herrschende Gleichgültigkeit der Arbeiter in Sicherheitsfragen bekämpft werden muss.

Die mit dem Sicherheitsdienst betrauten Aufsichtspersonen erhalten weitgehende Befugnisse, um besser über die Befolgung der Sicherheitsvorschriften wachen zu können.

In bezug auf das Lade- und Löschgerät der Schiffe, die Anbringung und Einrichtung von Luken, Leitern, Ladehäumen, Winden etc. wird vorgeschlagen, besonders beim Neubau von Seeschiffen sowohl im In- wie im Auslande auf die Sicherheitsvorschriften zu achten. Es hat sich als wünschenswert erwiesen, dass die Sicherheitsvorschriften gerade für dieses Lade- und Löschgerät weitgehendst international geregelt werden sollten.

In dem Entwurfe ist ferner eine Bestimmung enthalten, wonach künftig die Zertifikate über die Seetüchtigkeit und Ausrüstung eines Schiffes, das einem Signatarstaat des am 28. Januar 1926 in Kopenhagen geschlossenen Vertrages angehört, in den Niederlanden anerkannt werden.

Im Interesse einer besseren Einhaltung der Gesundheitsvorschriften erlegt der Gesetzentwurf den Unternehmern und Kapitänen auf Seeschiffen die Pflicht auf, den Beamten der Hafnarbeitsinspektion Gelegenheit zu geben, Proben von als gesundheitsschädlich betrachteten Stoffen oder Gegenständen zu nehmen.

Schliesslich wird vorgeschlagen, die Regierung zur Einsetzung beratender Ausschüsse, zur Ernennung von Sicherheitsausschüssen oder zur Anerkennung von derartigen, bereits bestehenden Ausschüssen zu ermächtigen.

Aus obigem geht hervor, dass die vorgeschlagene Gesetzesänderung für die Hafnarbeiter von sehr grosser Bedeutung ist. Sie wird die gesetzliche 48-Stunden-Woche und die Ausdehnung der Sicherheitsvorschriften auf eine grössere Anzahl Arbeiter als bisher unter das Stauereigesetz fielen, bringen.

Dass diese Gesetzesänderung, die auch in der Richtung der von der I.T.F. ausgehenden Bestrebungen liegt, Wirklichkeit wird, ist nicht zuletzt auf die Aktion und ständigen Bemühungen des Transportarbeiterverbandes zurückzuführen.

A. KIEVIT.

Betriebsgemeinschaft der Londoner Verkehrsunternehmen.

Der Verkehrsminister Englands beabsichtigt, demnächst dem Parlament einen Gesetzentwurf über die Zusammenlegung der Londoner Verkehrsunternehmen zu unterbreiten. Bücherrevisor William Mc. Lintock, welcher von der Regierung beauftragt worden ist, die Frage zu studieren und zu prüfen, auf welcher annehmbaren Grundlage die vorhandenen Verkehrsunternehmen vereinheitlicht werden könnten, hat nun einen für die Ansichten der Regierung sprechenden Bericht vorgelegt. Anfang Oktober erklärte der Verkehrsminister Morrison, er habe es stets als ein dringendes Bedürfnis

empfunden, dass die Londoner Verkehrsunternehmen durch eine weitgehende Massnahme gemeinsam betrieben werden. Er erinnerte an seine am 2. Dezember 1929 im Parlament gemachten Darlegungen über den einzuschlagenden Weg, wobei er erklärte:

1. dass jede unwirtschaftliche und unnötige Konkurrenz beseitigt werden müsste;

2. dass das Ziel am besten erreicht werden könnte durch eine Vereinheitlichung des Verkehrsdienstes unter öffentlicher Verwaltung, u. z. des Omnibus-, Strassenbahn- und Untergrundbahnverkehrs im Verkehrsbezirk London. An die Stelle des verwickelten Netzwerkes einzelner privater und kommunaler Interessen, wie sie jetzt bestehen, solle die öffentliche Hand treten und

3. dass der Grundsatz der öffentlichen Verwaltung zusammengehen müsse mit dem Grundsatz der rein kaufmännischen Betriebsführung.

Die Regierung glaube, dass man auf diese Weise den Londoner Personenverkehr als Ganzes in einer einzigen gesunden Unternehmung zusammenfassen und durch Ausschaltung der unnötigen Konkurrenz und durch ständige Entwicklung der Verkehrsgelegenheiten im öffentlichen Interesse so gestalten könne, dass das darin angelegte Kapital sich sicher und in ausreichendem Masse rentieren würde.

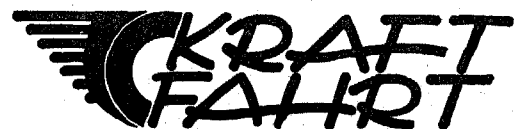
Dementsprechend habe die Regierung vorgeschlagen, ein neues öffentliches Organ ins Leben zu rufen, das die Eisenbahn-, Omnibus- und Strassenbahnunternehmen, die von der elektrischen Untergrundbahn-Gesellschaft betrieben werden, ferner die „Metropolitan“-Untergrundbahn, die städtische Strassenbahn und sonstige Omnibusunternehmen im Bezirk London umfassen solle. Diese neue Körperschaft müsse mit der Unterhaltung eines zu einer geschlossenen Gesamtheit vereinigten Unternehmens betraut werden und die Pflicht auferlegt bekommen, wenn erforderlich Vorkehrungen zu einem weiteren Ausbau des Verkehrsdienstes zu treffen. Die obige Liste der Unternehmen brauche nicht erschöpfend sein. Es dürften auch noch andere, mit den oben angeführten verwandte Verkehrsbetriebe bestehen, deren Erwerb für notwendig oder zweckmässig erachtet werden könnte.

Nach sorgfältiger Prüfung der Frage, welche Art Behörde das Einheitsunternehmen zu verwalten hätte, habe es die Regierung in diesem besonderen Falle nicht für wünschenswert erachtet, eine gemischte Körperschaft, welche die lokalen Behörden im Londoner Bezirk vertritt, zu wählen. Von diesem Gedanken sei man abgekommen, da man eine solche Körperschaft nicht als befriedigendes Mittel erachte, um einen so ungeheuer grossen Betrieb mit der erforderlichen Energie und dem erforderlichen kaufmännischen Unternehmungsgeist zu leiten.

Die Regierung habe eingesehen, dass

die Schaffung des Verwaltungsorgans von grösster Bedeutung ist und, obgleich nicht zu einem bestimmten Beschlusse darüber gekommen, erstrebe sie eine kaufmännische Betriebsführung im Verein mit der Ueberführung in die öffentliche Hand durch Bildung einer kleinen Vorstandskörperschaft, die sich aus erfahrenen, bewährten Geschäftsleuten zusammensetzen soll. Alles müsse versucht werden, um die Dienste eines Vorsitzenden zu sichern, der kaufmännischen Scharfsinn und Umsicht mit umfangreichen Kenntnissen und reicher Erfahrung in sich vereinige und der die Gewähr dafür biete, dass bei der möglichen Ernennung von Beamten nur Erwägungen vom Gesichtspunkte der Leistungsfähigkeit aus entscheidend sind. Das leitende Organ müsse sowohl das Vertrauen des am Unternehmen finanziell zu interessierenden Publikums als auch der Benutzer der Londoner Verkehrsmittel genießen. Dieses Organ und die öffentliche Meinung sollten in ständiger Fühlung miteinander bleiben, aber jeglicher politische Einfluss müsse in Fragen der Betriebsführung so gut wie möglich ausgeschaltet werden.

Der Wirkungskreis der neuen Körperschaft sei noch nicht endgültig festgelegt, in ihre Hand müssten aber offenbar alle Strassenverkehrsdienste in London und seiner nächsten Umgebung gelegt werden. Die Fern-Strassenverkehrsdienste zwischen London und den Provinzhauptstädten kämen nur insofern in den Kreis der Erwägungen der neuen Leitung, als sie durch Aufnahme und Absetzung von Fahrgästen innerhalb einer bestimmten Entfernung von London mit den von der neuen Unternehmung unterhaltenen Verkehrsdiensten in Wettbewerb treten würden.



Internationales Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr.

Nach vorausgegangener Ratifikation hat das Internationale Abkommen über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926 Gültigkeit erlangt in Aegypten, Belgien, Bulgarien, Estland, Finnland, Frankreich (zugleich für Tunis und Marokko), Griechenland, Grossbritannien und Nord-Irland, Irischer Freistaat, Italien, Jugoslawien, Kuba, Lettland, Luxemburg, Monaco, Niederlande (zugleich für Niederländisch Indien), Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Siam, Spanien, Ungarn, Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken, Uruguay sowie für das Saargebiet. Im Laufe dieses und des nächsten Jahres wird es noch in Kraft treten in Brasilien, Deutschland (am 13. Dezember 1930), Dänemark, der Schweiz, Gibraltar, Malta, Palästina, Irak, dem Staat der Vatikanstadt und in den französischen Mandatsgebieten Syrien und Libanon.

Dieses Abkommen dürfte bald eine weitere Aenderung und Ergänzung erfahren, nachdem ein besonderer, sog. Ständiger Ausschuss für Strassenverkehr beim Völkerbund, der im Jahre 1926 gegründet wurde, um der neuzeitlichen Entwicklung angepasste Entwürfe zu internationalen Kraftfahrzeugverkehrs-Konventionen aufzustellen, sich mit der Verkehrstechnik, insbesondere aber mit der Strassenzeichengebung eingehend beschäftigt und diesbezügliche Vorschläge ausgearbeitet hat. Zu diesen Vorschlägen, wie zur Frage der internationalen Verkehrsregelung überhaupt hat der Kraftfahrer-Beirat der I.T.F. vom Standpunkte der Berufskraftfahrer aus Stellung genommen und den Kraftfahrerverbänden ausser dem bereits angenommenen und jetzt ergänzten sozialen Programm in Anlehnung an das 1926er Abkommen über den Kraftfahrzeugverkehr einen Entwurf zu einer allgemeinen Strassenverkehrsregelung zur Begutachtung unterbreitet.

Wir haben im Pressebericht vom 31. Oktober bereits darauf hingewiesen, dass zum 31. März 1931 auf Veranlassung der Verkehrs- und Transitkommission beim Völkerbund eine europäische Kraftverkehrskonferenz einberufen wird, die sich u. a. auch mit internationalen Verordnungen für den Kraftwagen-Güterverkehr und der Vereinheitlichung der Signalzeichnungen im Strassenverkehr zu befassen hat. Es bleibt noch abzuwarten, ob uns dort der Völkerbund auf die bereits unternommenen Schritte hin die Unterlagen zu dieser Konferenz übermitteln und eine Vertretung einräumen wird. Die I.T.F. fordert, dass man ihr in Genf mindestens die gleichen Rechte wie den anderen Interessengruppen einräumt und sie wehrt sich gegen die stiefmütterliche Behandlung, wie sie ihr besonders in der Verkehrskommission des Völkerbundes, wo sie bisher nur mit beratender Stimme zugelassen war, zuteil wurde.

Notizen.

Die neuen internationalen Fahrausweise.

In den meisten Staaten — insgesamt 30, darunter 24 europäische — wurde am 24. Oktober d. J. mit der Inkraftsetzung des 1926er internationalen Abkommens über Kraftfahrzeugverkehr der bisherige, für Auslandsreisen vorgeschriebene internationale Fahrausweis durch zwei getrennte Dokumente, 1. die internationale Zulassungsbescheinigung für Kraftfahrzeuge, 2. den internationalen Führerschein, ersetzt.

Das neue für Grossbritannien erlassene Verkehrsgesetz, soweit es für die Geschäfts- und Lastkraftwagenführer Bedeutung hat, wird in einer kürzlich herausgegebenen Flugschrift des englischen Transportarbeiter-Verbandes in allen Einzelheiten besprochen. Das Büchlein zeichnet sich durch klare und leicht fassliche Darstellung aus und wird daher seinen Zweck zweifelsohne voll erfüllen. Bei dieser Gelegenheit sei eine ähnliche Veröffentlichung unserer deutschen Organisation, Reichs-Verband der Berufskraftfahrer im Gesamtverband erwähnt, mit dem Titel:

Handbuch des Kraftfahrers. Dieses Buch will die Berufskraftfahrer vor den Gefahren des modernen Verkehrs durch Aufklärung und Belehrung über die Gefahren des Verkehrs und über die gesetzlichen Vorschriften und Rechtsprechung schützen.

Die Ausbildung des Londoner Untergrundbahnpersonals.

Nach einer vollständigen Reorganisation und Neuausrüstung ist Anfang Oktober die Bildungsanstalt für das Betriebspersonal der Londoner Untergrundbahn eröffnet worden.

Alle neu eintretenden Mitglieder des Betriebspersonals werden als Stationsarbeiter angestellt und können in die Stellen für Schaffner, Führer, Signalwärter, Weichensteller und Stationsvorsteher, ja selbst in die höchsten Dienststellen aufrücken. Man bezweckt damit schliesslich, jeden Angestellten zu einem Spezialisten in der Dienststelle zu machen, die er inne hat. Daher geht man auch bei der Wahl der Leute mit grösster Sorgfalt vor. Bewerber werden zunächst daraufhin untersucht, ob ihr Sehvermögen nicht mangelhaft ist und sie die vorgeschriebene Höhe erreicht haben. Sie kommen dann vor den Dienstchef, der sich eine Meinung über ihren Charakter und ihre Intelligenz bildet. Danach wird von dem Arzt der Gesellschaft festgestellt, ob der körperliche Zustand des Bewerbers den diesbezüglich gestellten Mindestanforderungen entspricht.

Nach der Ausbildung und der Probezeit muss die Anstellung des Bewerbers vom Dienstchef der betreffenden Linie und seinem Assistenten persönlich gutgeheissen werden. Zu Beginn der Ausbildung wird jedem Mann eine Mappe mit dem Liniennetz und ein gedruckter Fragebogen ausgehändigt, welcher letzterer von den allgemeinen Pflichten, den Dienstregeln und Vorschriften, den Sicherheitsmassnahmen, von der Höflichkeit und der Ortskenntnis Londons handelt. Dann folgt ein Vortrag, in dem die Antworten auf die verschiedenen Fragen sowie Vorführungen über die Anwendung der Sicherheitsvorrichtungen gegeben werden. Besonders ausdrücklich wird auch auf die Pflicht hingewiesen, die Fahrgäste höflich zu behandeln und die Hauptorgfalt unter allen Umständen auf ihre Sicherheit zu verwenden.

Die Ausbildung besteht vor allem in der Vorbereitung von Angestellten für die Gruppen der Schaffner, Führer, Signalwärter und Stationsvorsteher. Für Schaffner ist eine Ausbildung von zunächst 3 Tagen vorgesehen; darauf folgt ein Zeitraum von 12 Tagen, um als Reserveführer ausgebildet zu werden. Dies ist notwendig, bevor ein Angestellter die Verantwortung für einen Zug übernehmen kann. Einem Reserveführer wird eine Ausbildungszeit von 6 Tagen zugestanden, um in die Stelle eines Führers aufrücken zu können. Zwei Drittel der Ausbildungszeiten werden auf der Schule und ein Drittel auf der Linie unter Aufsicht eines Führers verbracht. Am Ende der Ausbildungszeit wird der Bewerber auf seine Kenntnisse und Fähigkeiten mündlich geprüft auf Grund von Fragebogen, die jedem Bediensteten, der befördert zu werden wünscht, auf Verlangen von der Schule ausgehändigt wer-

den. Der Fragebogen für die Führer enthält 80, derjenige für die Schaffner 90 Fragen.

Die Gesellschaft zahlt während der obengenannten Ausbildungszeiten die Löhne fort. Während der Wintermonate werden freiwillige Kurse abgehalten. Die Kursteilnehmer können sich am Schlusse derselben einer schriftlichen Prüfung unterziehen. Diejenigen, welche sie bestehen, erhalten ein Zeugnis und werden befördert, sobald sich eine Gelegenheit dazu bietet.

In drei Jahren haben nicht weniger als 14 420 Bedienstete, worunter 5 545 „Freiwillige“, die Schule besucht. Sämtliche Angestellten, die bei der Ausübung ihres Dienstes auf Schwierigkeiten stossen, können sich bei der Schule jede gewünschte Auskunft holen.



Die Verordnung über Luftverkehr in Deutschland.

Die am 1. Oktober d. J. in Deutschland in Kraft getretene „Verordnung über Luftverkehr“ enthält die Ausführungsbestimmungen zu dem bereits seit 1. August 1922 wirksamen Luftverkehrsgesetz. Es waren ganz besondere Verhältnisse, die zu dieser Verzögerung geführt haben. Zurzeit der Verkündung des Gesetzes war die Entwicklung der Luftfahrt nur schwer zu übersehen, und wohl deshalb wurde im Gesetz auch bestimmt, dass vor seinem Inkrafttreten (ganz gegen die sonstige Gewohnheit) der Reichsrat und ein Ausschuss des Reichstages nochmals gehört werden müssen. In all den Jahren hat man sich, da eine Einigung der Vertreter der interessierten Gruppen — Luftverkehr, Luftfahrtindustrie, Berufsvereinigungen und Sportverbände — erfolgen musste, mit Zwischenlösungen beholfen, denen natürlich manche Nachteile anhafteten.

Mit der neuen Verordnung wurde zunächst die *Sicherheitsfrage* im Luftverkehr geregelt. Es fallen darunter alle Luftfahrzeuge, vom Drachen und Fallschirm bis zum Luftschiff. Ein aus 21 Sachverständigen der Industrie, der Halter, der Wissenschaft und anderer Stellen gebildeter Luftfahrzeugausschuss soll in Zukunft alle für die Prüfung der Verkehrssicherheit von Luftfahrzeugen erforderlichen Vorschriften aufstellen. Die Anregungen dieses Ausschusses werden dann vom Verkehrsministerium in Kraft gesetzt.

In der Verordnung ist sehr eingehend die Nachprüfung der bereits im Verkehr befindlichen Luftfahrzeuge geregelt; die diesbezüglichen Vorschriften entsprechen jedoch im grossen und ganzen den bisher

geltenden Polizeiverordnungen der Länder. Der Luftfahrer hat z. B. zur Feststellung, ob er zur Führung oder Bedienung eines Flugzeuges weiterhin geeignet und befähigt ist, in bestimmten Zeitabständen die vorgeschriebenen Nachweise und Zeugnisse der betreffenden Behörde beizubringen. Bei der Sammelstelle für Nachrichten über Luftfahrer im Verkehrsministerium wird ferner nachgefragt, ob nichts Nachteiliges über seine Eignung bekannt ist, und erst darnach wird auf dem Luftfahrerschein eingetragen, wann die nächste Nachprüfung zu erfolgen hat.

In 25 Paragraphen ist umschrieben, welche Bedingungen zur Erlangung des Befähigungsnachweises zum Flugzeugführer und Bordwart erfüllt werden müssen. Ein anderer Abschnitt der Verordnung handelt von den körperlichen Anforderungen an die Luftfahrer.

Die Führerscheine sind nach Land- und Seeflugzeugen getrennt, in neue Klassen, u. z. je nach dem Fluggewicht des Fahrzeuges, in die Klassen A, B und C, eingeteilt worden. Ferner unterscheidet man in Zukunft zwei Grundscheine für Flugzeugführer, den Flugzeugführerschein als „Einfache Erlaubnis zur Führung eines Flugzeuges“, der nur für den nichtgewerbsmäßigen Luftverkehr Geltung hat und den Flugzeugführerschein als „Besondere Erlaubnis zur Führung eines Flugzeuges bei gewerblicher Personenbeförderung“ oder als „Besondere Erlaubnis zur Führung eines Flugzeuges bei öffentlicher Vorführung von Kunstflügen“.

In der Verordnung ist für alle Luftfahrzeuge die Führung von Lichtern vorgeschrieben. Auf gekennzeichneten Flugstrecken ist rechts von den Kennzeichen und Richtungspunkten zu fliegen. Diese Forderung ist besonders im Hinblick auf die zu erwartende Ausdehnung des Nachtflugverkehrs wichtig.

Paragraph 11 sagt, dass Flugzeuge und Luftschiffe in der Luft den Fahrzeugen auf dem Wasser auszuweichen haben und dass sich die auf dem Wasser befindlichen Flugzeuge nach den strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften richten müssen.

Die Verkehrsleitung auf den öffentlichen Flughäfen ist nach langen Verhandlungen der Luftpolizei übertragen worden. Dies entspricht den Verhältnissen in fast allen grösseren Staaten.

Ein weiteres Hauptmerkmal der Verordnung ist die Regelung der *Zuständigkeitsfrage* von Reich und Ländern. Danach ist die Zulassung von Flugzeugen und Luftschiffen dem Reich vorbehalten, während die Ausbildung und Prüfung von Luftfahrern, die Genehmigung von Flughäfen, von Luftfahrtunternehmen und Veranstaltungen bei den Landesbehörden liegt. Diese haben vorher allerdings das Einverständnis des Reiches herbeizuführen.

SEELEUTE

Gesetzliche Regelung der Arbeitszeit für die spanische Küstenschifffahrt.

Nachstehend geben wir unverkürzt den Text einer neuen Arbeitszeitregelung für die spanische Küstenschifffahrt wieder, die auf Grund einer Königl. Verordnung vom 2. Oktober d. J. Gültigkeit erlangt hat. Sie sieht den Achtstundentag und die 48-Stunden-Woche vor und kann sehr gut einen Vergleich mit der in Frankreich bestehenden Regelung aushalten, dem einzigen anderen Lande, wo die 48-Stunden-Woche für Seeleute eingeführt worden ist. Ob sich die spanische Regelung in der Praxis so günstig auswirken wird wie es den Anschein hat, wird sich noch zeigen müssen. Der Marineminister ist beauftragt worden, die nötigen Massnahmen zur Durchführung der Verordnung zu treffen, eine Aufgabe, die genügend Raum zum Stutzen lässt. Jedenfalls mutet es einen fast ironisch an, dass, seitdem die I.T.F. ihre Kampagne für die 48-Stunden-Woche auf See eingeleitet hat, der erste Schritt auf dem richtigen Wege nicht in einem der Länder getan worden sein sollte, die noch mit demokratischen und daher mutmasslich fortschrittlichen Regierungen gesegnet sind, sondern in Spanien, das unter seiner zweiten Diktatur in sieben Jahren stöhnt.

Artikel 1. Die Dauer der gewöhnlichen tatsächlichen Arbeitszeit für Personen aller Chargen, welche die Besatzung eines Schiffes bilden, darf nicht mehr als 8 Stunden täglich, 48 Stunden wöchentlich oder eine gleichwertige Dauer in einem längeren, jedoch nicht einen Monat überschreitenden Zeitraum betragen.

Artikel 2. Als tatsächliche Arbeitszeit im Sinne von Artikel 1 gilt die Zeit, während welcher die angemusterten Personen auf Grund von Anweisungen eines Vorgesetzten auf See Dienst tun; ferner die Zeit, während welcher solche Personen ebenfalls auf Anweisung eines Vorgesetzten hin in den Kopf- und Endhäfen der Linie sowie in den Anlegehäfen, wo der Aufenthalt des Schiffes von ähnlicher Dauer ist, an Bord bleiben.

Dagegen wird die Zeit, während welcher die angemusterten Personen auf See vollkommen dienstfrei sind und im Hafen nach Belieben an Land gehen oder an Bord bleiben können, als Freizeit betrachtet.

Artikel 3. Der Seewachdienst auf mechanisch betriebenen Schiffen besteht aus 3 Wachen für Offiziere und untergeordnetes Deck- und Maschinenraumpersonal, solche Schiffe jedoch ausgenommen, die von der Generaldirektion

für Schifffahrt nach ihrem Tonneninhalte und dem Schifffahrtszweig, in dem sie verwendet werden dürfen, als Fahrzeuge für das Küsten-Kleinschiffahrtswesen klassifiziert worden sind, in welchem Falle das Ein- oder Zwei-Wachen-System eingeführt werden kann, immer vorausgesetzt jedoch, dass die in dieser Regelung festgelegten Arbeitszeitgrenzen eingehalten werden.

Artikel 4. Die drei Deckwachen müssen jeweils mindestens bestehen aus einem Offizier und zwei Mann.

Artikel 5. Die drei Maschinenraumwachen müssen aus einem Maschinisten und dem gewöhnlichen untergeordneten Personal bestehen.

Artikel 6. Die Wachen auf See dürfen nicht länger als 6 Stunden, die Ruhezeit nicht kürzer als 4 aufeinanderfolgende Stunden sein.

Artikel 7. Die gewöhnliche Arbeitszeit darf in folgenden Fällen überschritten werden:

a) Wenn es der Kapitän zum Zwecke des Anlegens in einem Hafen oder der Ausfahrt, der Verrichtungen zur Ankerlichtung oder Verankerung, der Vertäuung oder des Loswerfens für notwendig hält, dass die Mitglieder der Mannschaft, die dienstfrei sind, den Wachen helfen (ohne eine Zeitbegrenzung). Dauert eine solche Arbeit nicht mehr als eine Stunde im Tag, dann ist sie nicht als Mehrarbeit zum Zwecke der Entschädigung zu betrachten.

b) Jederzeit auf See, wenn die Verrichtung von Extra-Arbeit in Verbindung mit der Unterhaltung, der Navigation oder Sicherheit des Schiffes und den Erfordernissen in bezug auf an Bord mitgeführte Fracht oder Personen als notwendig erachtet wird.

Artikel 8. Wenn durch Verteilung der gewöhnlichen Arbeitszeit über die 48-Stunden-Woche oder die vereinbarte längere Dauer die tatsächliche Arbeitszeit an einem Tage mehr als 10 Stunden betragen sollte, sind die über diese Grenze hinausgehenden Stunden als Ueberarbeit zum Zwecke der Barentschädigung zu betrachten.

Artikel 9. Ausser in anerkannten Fällen höherer Gewalt darf die tatsächliche Arbeitszeit 14 Stunden im Tag nicht übersteigen.

Artikel 10. In Anlegehäfen gelten die in Artikel 8 und 9 genannten Einschränkungen sowohl für den See-, als für den Hafendienst.

Die fraglichen Einschränkungen sind:

9, bzw. 12 Stunden in Kopf- und Endhäfen der Linie, und in Anlegehäfen, wo der Aufenthalt des Schiffes von ähnlicher Dauer ist.

Artikel 11. Die über den gesetzlichen Arbeitstag hinaus geleistete Arbeitszeit (sic), nach Beendigung der gemäss Artikel 1 festgesetzten Zeit, muss bar entschädigt werden.

Artikel 12. Ein wöchentlicher Ruhetag, wenn möglich am Sonntage, ist obligatorisch.

Kann er wegen des Umstandes, dass das Schiff auf See oder wegen unerlässlicher Verrichtungen im Hafen ist, nicht an dem vom Kapitän bezeichneten Tage gewährt werden, so ist im Kopf- oder Endhafen der Linie, oder in Anlegehäfen, wo der Aufenthalt des Schiffes von ähnlicher Dauer ist, für alle 8 Stunden Arbeit, die an einem Ruhetag verrichtet wurden, ein voller freier Tag zu gewähren. Wenn diese Entschädigung innerhalb eines Monats oder im Falle der Abmusterung der betreffenden Person nicht erfolgen kann, werden die an dem Ruhetag geleisteten Arbeitsstunden als Ueberstunden vergütet.

Artikel 13. Offizieren ist in ähnlichen Fällen, wie für das untergeordnete Personal vorgesehen, eine Barentschädigung in Höhe von 3 Peseten pro Stunde auszahlbar.

San Sebastian, 2. Oktober 1930.

Von Seiner Majestät genehmigt:

(gez.) *Dámasco Berenguer Fusté.*



Esperanto und die proletarische Sportbewegung.

Am 20. September fand in Luzern (Schweiz) eine Festsitzung des internationalen Büros der Sozialistischen Arbeiter-Sport-Internationale statt. Unter anderem wurde auch folgende Resolution angenommen:

„Ausgehend von der Tatsache, dass die zweite Arbeiterolympiade 1931 in Wien Angehörige von 22 Nationen besuchen werden, weist das Büro der SASI auf die Schwierigkeiten hin, die sich durch die Sprachverschiedenheit ergeben. Das internationale Büro ruft alle angeschlossenen Landesverbände und Mitglieder auf, für die Erlernung des Esperanto zu wirken. Befolgt den Beschluss von Helsingfors, lernt Esperanto, denn ohne Esperanto keine internationale Verständigung!“

Esperanto in der Schule.

Auf Ersuchen der Arbeitsgemeinschaft esperantistischer Lehrer Berlins hat die Berliner Schulverwaltung beschlossen, Esperanto in 25 Volksschulklassen einzuführen. Der Unterricht, der vorläufig bis März 1931 dauern soll, beginnt sofort. Die Berliner Schulverwaltung stützte sich bei der Beschlussfassung auf die Erfahrung, dass die Kenntnis des Esperanto den Unterricht in der eigenen Muttersprache günstig beeinflusst und die geographischen sowie ethnographischen Kenntnisse der Schüler vertieft.

Esperanto-Unterricht wird gegenwärtig in 38 Ländern an 712 Schulen grösstenteils als Wahlfach erteilt, 6078 Berufslehrer in 61 Ländern beherrschen Esperanto.

Esperanto im proletarischen Rundfunk.

Der am 17. und 18. September in Prag stattgefundene Gründungskongress der Arbeiter-Radio-internationale hat beschlossen, der internationalen Hilfssprache Esperanto mehr Aufmerksamkeit zu widmen und es den Zielen des proletarischen Rundfunks nützlich zu machen.

Esperanto im Rundfunk.

Im Jahre 1929 sind in Europa 1748 Rundfunksendungen in Esperanto geboten worden, darunter 602 Kurse. An der Spitze steht Deutschland mit 595 Sendungen, davon 126 Kurse.

In der ersten Hälfte August tagte in Moskau eine Konferenz sämtlicher Leiter sowjetländischer Sendestationen. Nach einem Referat über Esperanto im Rundfunk hat die Konferenz beschlossen, dieser Sprache bei Radioübertragungen und Herstellung von Tonfilmen künftig mehr Beachtung als bisher entgegenzubringen.

Einen bemerkenswerten Erfolg hat ein vom Ing. Aisberg ursprünglich in Esperanto erschienenes Buch „Babiladoj pri radio“ (Plaudereien über Radio) zu verzeichnen. Es ist bisher in 10 Sprachen übersetzt worden, was den besten Beweis liefert, dass man auch in Esperanto Originalwerke schreiben kann, die allgemeine Anerkennung finden.

Eine Propagandareise um die Welt.

Im Auftrage des internationalen Ausschusses der Esperantobewegung hat Herr J. Scherer aus Los Angeles vor kurzem eine Propagandareise um die Welt angetreten. Er soll alle wichtigsten Staaten aller fünf Weltteile besuchen, Vorträge über verschiedene Themen in Esperanto halten, um dadurch die Brauchbarkeit des Esperanto zu zeigen, offizielle Kreise und Behörden besuchen etc. — Gegenwärtig hält sich Herr Scherer in Japan auf, wo er bisher auf 20 Versammlungen vor insgesamt 8000 Personen sprach und 4 Radiovorträge hielt.

Jubileo en la esperantista fakmovado.

I. L. E. P. T. O. (Internacia Ligo de la Esperantista Post- kaj Telegraf-Oficistaro) ĵus eldonis anon 100 de sia organo „La Interligilo de I. P. T. T.“ La gazeto naskiĝis en la jaro 1922. Unue hektografita, ĝi baldaŭ aperis presita kaj nun fariĝis belaspekta, interesa revuo, legata en pli ol 40 landoj. Ni aligis al la gratulantoj kaj deziras al I. L. E. P. T. O. kaj ĝia organo ke ĝi plue kresku kaj ĉiam pli bone plenumu sian taskon en la intereso de la faka movado inter la internacia poŝtistaro.

Esperanto im Dienste der Fremdenwerbung.

Der dritte, vom 8. bis 17. September in Rio de Janeiro stattgefundene südamerikanische Kongress für Reise- und Fremdenverkehr hat folgenden Beschluss gefasst: „Der Kongress empfiehlt, die Reiseführer und Reiseprospekte, welche in die Länder ausser Lateinamerika gesendet werden, in der Hilfssprache Esperanto zu veröffentlichen. Empfehlenswert wäre es, diese Sprache auch in den öffentlichen Schulen aller, der südamerikanischen Föderation für Reiseverkehr angehörnden Länder zu unterrichten und zwar deshalb, weil Esperanto das leichteste Verständigungsmittel unter den Völkern ist.“

Das tschechoslowakische Eisenbahnministerium hat im September 1930 eine Propagandaschrift über die tschechoslowakische Republik sowie einige Ansichtskarten — alles mit Esperantotext — herausgegeben. Auf eine ganz kurze Notiz darüber in einer Esperanto-Zeitschrift sind tausende Serien aus 24 Ländern verlangt worden, sodass die ganze Auflage bald vergriffen war. Angesichts dieses Erfolges hat das Eisenbahnministerium beschlossen, künftighin alle, für das Ausland bestimmten Propagandaschriften auch in Esperanto herauszugeben.

Ein Kalender.

Viele unserer Organisationen haben die gute Gewohnheit, das I.T.F.-Sekretariat wie eine eigene Verbandsstelle, etwa wie ein Bezirkssekretariat zu behandeln. Dadurch gelangen automatisch manche Dinge zu unserer Kenntnis, die zu wissen sehr interessant und des öfteren auch sehr nützlich ist. Auf diese Weise kom-

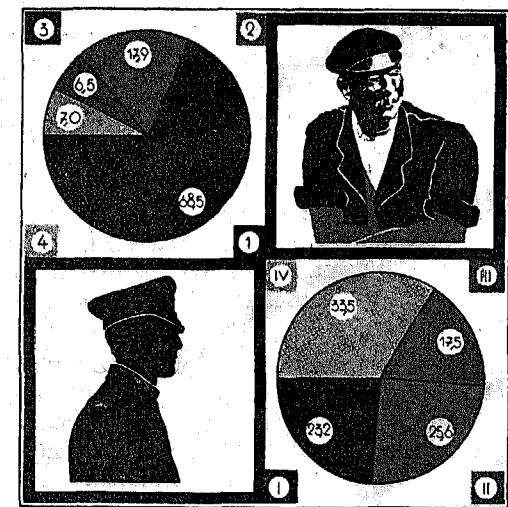
men auch manche Schriften, die für die Wortträger der Organisationen in den Massen bestimmt sind, in unseren Besitz.

Unter diesen, für den geistigen Kampf bestimmten Waffen zeichnet das Material der deutschen Organisationen sich aus durch seine Mannigfaltigkeit, seine Gründlichkeit, stets auf Belehrung über unsichtbare Zusammenhänge bedachte Abfassung. Jahrbücher, Rechenschaftsberichte, Broschüren über aktuelle Fragen, Merkblätter, das alles sind Hilfsmittel des Agitators für die Mitgliederwerbung und Auseinandersetzungen mit gewerkschaftlichen Gegnern, des Verbandsvertreters für die Verhandlungen mit Vertretern der Gesellschaft über Fragen lokaler Bedeutung, des Mitgliedes des Betriebs- oder Beamtenrates in der Ausübung seines Mandates.

Der *Bildungs- und Werbekalender 1931 des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands* verdient vollauf den Namen, den seine Herausgeber ihm gegeben haben. Jedes der 53 Blätter dokumentiert vermittels Text und Bild über grosse Fragen wirtschaftlicher oder politischer Bedeutung: Geschichte, Weltwirtschaft, deutsche Volkswirtschaft, Demographie, Sozialversicherungen, Gewerkschaften, Partei, Genossenschaften, Arbeitskämpfe, Lohn- und Preisbewegung etc. Auf jedem Blatt befinden sich ferner Anweisungen für die Führung der Verbandsgeschäfte, was sicherlich dazu beiträgt, die periodischen Arbeiten der Verbandsbüros durch das ganze Land zu synchronisieren.

Mit dem Inhalt auf demselben Niveau der Gediegenheit stehen die Arbeit der Typographen und das Können der mitarbeitenden Künstler.

Ein Blatt des Kalenders.



Die Zusammensetzung der Personalräte der Reichsbahn.

Oben *Hauptbetriebsrat*: 1 — Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands (I. T. F.). 2 — Gewerkschaft deutscher Eisenbahner (christlich). 3 — Allgemeiner Eisenbahnerverband (Hirsch-Dunker Organisation). 4 — Andere Organisationen, einschl. Kommunisten.

Unten *Hauptbeamtenrat*: I — Einheitsverband (I. T. F.). II — Gewerkschaft deutscher Eisenbahner (christlich). III — Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer. IV — Zentralgewerkschaft deutscher Reichsbahnbeamten (neutrale, christliche und gelbe Organisationen).