

**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:

Allgemeines: Eine Betrachtung über die heutige Lage	26
Rundschau	27
Mitteilungen des Sekretariats	27
Giovanni Tamò ist nicht mehr	27
Alex Brandt †	27
Der Terror in China	28
Eisenbahner: Die Beseitigung der Bahnübergänge in Deutschland und Oesterreich.	29
Die Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen	30
Die Nebenbezüge des deutschen Lokomotivpersonals	32
Transportarbeiter: Opfer der Arbeit	33
Erhebung über die Arbeitsvermittlungssysteme in den Häfen (II).	34
Seeleute: Opfer der Arbeit	35
Die Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei (II)	35
Esperanto	36



ILLUSION UND WIRKLICHKEIT

Eine Betrachtung über die heutige Lage

Genosse August Forstner, Vorsitzender des Freien Gewerkschaftsverbandes (Transportarbeiterverband) Oesterreichs, hat auf einer Reichskonferenz der Kraftwagenlenker am Ende des v. J. ein Referat abgehalten über: Wirtschaftskrise, Kapitalismus und Sozialismus. Obgleich seine Betrachtungen sich hauptsächlich auf österreichische Verhältnisse beziehen, sind seine Folgerungen aus den von ihm erwähnten Tatsachen so allgemeiner Art, und so verknüpft mit der heutigen Lage des Proletariats der ganzen Welt, dass wir sie hier teilweise wiedergeben.

Seitdem das Bürgertum allein die Regierung in Händen hat, dachten die Herrschenden an nichts anderes als daran,

das arbeitende Volk *rechilos* zu machen, es wirtschaftlich noch mehr zu knechten, es wieder so wie vordem schrankenlos ausbeuten zu können. Erst wurde diese Absicht mit gesetzlichen Mitteln angestrebt und als das zu keinem Erfolg führte, griff man zur Gewalt, Gesetz, Recht und Gerechtigkeit wurden mit Füßen getreten. Grosse Diebe liess man laufen und bestrafte Bundesbürger, die sich gegen solche Zustände aufzulehnen versuchten. Unter dem Vorwand, die Bundesbürger vor dem Terror der organisierten Arbeiterschaft zu schützen, werden Arbeiter, die von ihrem menschlichen und gesetzlichen Rechte Gebrauch machen wollten, um ein grösseres Stück Brot für sich und ihre Familie zu erkämpfen, mit Kerkerstrafen bedroht, während man andererseits stillschweigend die Gewalttätigkeiten reaktionärer Elemente gegen das Volk duldet. Hand in Hand mit massgebenden hohen Politikern, die der Regierung nahestanden, wirkten Bankkapitalisten, Industrielle, Grossagrarien, Aristokraten und Generale zusammen, um faschistische Banden zu bewaffnen, denen die Aufgabe zufiel, das friedliebende arbeitende Volk durch militärisch organisierte Aufzüge in ihren Wohnvierteln zu beunruhigen und zu terrorisieren, wobei unbewaffnete Arbeiter, ja sogar Kinder ermordet wurden. An keinen dieser rechtsradikalen Mörder reichte der Arm des Gesetzes heran; selbst Hochverräter, die mit bewaffneter Hand die republikanischen Einrichtungen des Bundes stürzen wollten, um an deren Stelle irgendeine Monarchie oder die Diktatur eines Wahnwitzigen aufzurichten, können sich mit Erfolg dem Strafgericht entziehen, während Arbeiter, die um ihre Freiheit und um ihre Existenz rangen und hierbei mit diesen Banden in Konflikt geriethen, einer strengen Bestrafung zugeführt wurden. Das ist nur möglich in einem Lande, in dem die Regierung antidemokratisch und reaktionär eingestellt ist und keine Achtung vor den republikanischen Gesetzen hat, in dem hochgestellte Beamte der staatlichen Exekutive bis hinauf in die höchsten Regierungsstellen solchen Umsturzplänen aktiv und passiv Vorschub leisten und die ihnen anvertraute Macht aus Hass gegen die arbeitende Bevölkerung missbrauchen. Die Reaktionäre wollen die von den Kapitalmächten verursachte und herbeigeführte Not der arbeitenden Bevölkerung dazu benutzen, um die Arbeiterschaft politisch niederzuwerfen, um ihren Handlangern die Möglichkeit in die Hand zu geben, das Volk wirtschaftlich zu knechten. Die

durch die Weltwirtschaftskrise hervorgerufene Not des Volkes ist den Feinden desselben nur ein willkommener Anlass, ihre dunklen Pläne verfolgen zu können.

Von der einzig aussichtsreichen Lösung, dem arbeitenden Volk die Macht in die Hand zu geben, damit dieses durch

Vergesellschaftung der Produktionsmittel, durch vernunftgemässe Regelung der Produktion allen Arbeitswilligen Arbeit schaffe in einem durch den Bedarf erforderlichen Ausmass, die Verteilung der Lebensmittel und Bedarfsartikel nach den Grundsätzen der Gerechtigkeit vornehme, kurz, nach einem bestimmten Plan der Erzeugung und Bedarfsdeckung handle, wollen die herrschenden bürgerlichen Gewalten nichts wissen. Die Kapitalisten und ihre Söldlinge neigen eher dahin, durch von den Kapitalisten gemietete und bezahlte, militärisch organisierte, mit Waffen versehene Heimwehren und Hakenkreuzbanden einen gewaltsamen Umsturz hervorzurufen, die demokratischen Einrichtungen des Bundes, der Länder und Gemeinden und die Errungenschaften der Arbeiterschaft auf sozialrechtlicher Basis zu beseitigen, das Proletariat niederzuwerfen, es wehrlos zu machen, um auf dem Rücken des geknebelten arbeitenden Volkes, der unerhörten Not und des jammervollen Elends das kapitalistische System wieder aufzubauen und stärken zu können.

Das wurde in Italien, in Ungarn und in Jugoslawien sowie in anderen Staaten begonnen und soll nun in Deutschland und Oesterreich fortgesetzt werden, bis das Proletariat aller Länder in Verhältnisse zurückgeworfen ist, die noch schlechter sind als jemals zuvor. Kaiser und Könige, Diktatoren und Knechte des Kapitals sollen wieder über das Volk schrankenlos herrschen, gestützt auf die bewaffnete Macht.

Diesen Bestrebungen muss das Proletariat aller Länder heftigsten Widerstand entgegensetzen. Das ist

die Aufgabe der Arbeiterschaft in der Gegenwart.

Lasset Euch nicht blenden durch verheissungsvolle Schlagwörter und Versprechungen; haben die Kapitalisten die Macht mit Hilfe ihrer Heimwehren und Hakenkreuzler einmal in der Hand, dann brauchen sie die Arbeiter nicht mehr, dann werden diese irgeleiteten Menschen mit Hohn und Spott abgeschüttelt. Zu spät werden es jene merken, dass sie lügenhafte Versprechungen geglaubt und Schlagwörtern willig Gehör geschenkt haben, sie können dann nicht mehr gutmachen, was sie an sich selbst, an ihrer Klasse gesündigt haben. Unermessliches Leid wird das arbeitende Volk zu ertragen haben.

Arbeiter! Steht nicht gleichgültig beiseite! Scharf Euch zu Eurer Klasse, tretet den politischen und gewerkschaftlichen Organisationen, den Wehrformationen des Proletariats bei und klärt die noch fernstehenden Kollegen über die überaus klare Situation auf. Fordert mit uns neue Formen des wirtschaftlichen Lebens, Ueberführung der kapitalistischen Wirtschaft in staatliche Planwirtschaft, Einschränkung der unproduktiven Verwaltungsausgaben, Aufhebung der den besiegten Staaten aufgezwungenen Friedensverträge, Annullierung der Kriegsschulden, Aufhebung aller Hochschutzzölle, Abschluss von Handelsverträgen mit allen Staaten einschliesslich der russischen Sowjetstaaten. Anpassung der Arbeitszeit an die Bedarfsdeckung, Einstellung aller Kriegsrüstungen, Aufhebung der stehenden Heere, Befreiung aller Völkerschaften der Welt von Fremdherrschaft, Bau gesunder Volkswohnungen in ausreichendem Masse durch die öffentliche Hand, ausreichende Unterstützung aller jener Arbeiter, die ohne ihre Schuld die Arbeit verloren haben.

Allem Anschein nach hat das Kapital nicht mehr die Kraft, die Wirtschaft aus den chaotischen Wirrnissen herauszuführen, den Staat zu regieren. Eine Umschichtung der Wirtschaft bereitet sich vor. Wir stehen inmitten einer krisenhaften Entwicklung, die schliesslich und endlich zur Uebernahme der Macht durch das Proletariat in der ganzen Welt führen muss. Das Proletariat muss seine Kraft zusammenfassen, es darf sich nicht in gegenseitigen Kämpfen zersplittern, um stets kampfbereit zu sein, um jene Stärke zu erlangen und zu erhalten, die notwendig ist, um im entscheidenden Moment die Führung von Staat und Volk übernehmen zu können.

Sicherlich wird die Entscheidung hierüber nicht in Oesterreich fallen; dazu ist es zu arm und zu unbedeutend. Die Entscheidung kann nur in den grossen kapitalistischen Staaten fallen. Das aber enthebt die Arbeiterschaft Oesterreichs nicht der Pflicht, sich ihrer Haut zu wehren, dahin zu wirken, dass durch den Zusammenbruch des Kapitalismus nicht ausschliesslich ihr Opfer auferlegt werden. Die Arbeiterschaft muss jederzeit bereit sein, das tun zu können, was die Stunde erfordert.

Die herrschende Weltwirtschaftskrise, die Not des arbeitenden Volkes erfährt durch die hochschutzzöllnerischen Massnahmen der durch den Sieg über die englische Arbeiterschaft bei den letzten Parlamentswahlen zur Herrschaft gelangten konservativen Partei eine weitere Verschärfung. Es steht zu befürchten, dass weitere zehntausende Arbeiter in Europa und Amerika dadurch arbeitslos werden. Der Zusammenhang zwischen den politischen und wirtschaftlichen Vorgängen in den einzelnen Staaten ist offenbar und deshalb muss sich das Proletariat international zusammenschliessen, um dem Kapital Einhalt zu gebieten.

BLINDSCHAU

Mutiger Kampf gegen den Faschismus

Unter furchtbar schweren Bedingungen kämpfen die italienischen Arbeiter gegen ihre faschistischen Bedrücker, die den Klassenkampf gesetzmässig „abgeschafft“ haben. Schwer sind die Strafen für diejenigen, die in dieser Sache anderer Meinung sind als die italienischen Machthaber und dennoch entschlossen sind zum rücksichtslosen Klassenkampf. Zwangsweise Verschickung ist die „mildeste“ Strafe. Wie es den Verschickten ergeht, das zeigt die folgende, illegal in Italien verbreitete Statistik:

Im vorigen Jahre sind unter den 500 Verschickten auf der Insel Lipari 118 an Tuberkulose erkrankt, 43 von der Miliz verwundet, 37 in Irrenanstalten überliefert worden; durch Selbstmord endeten vier, einer wurde von der Miliz durch einen Bajonettstich in den Hals getötet, zwei durch Stockhiebe verletzt, über 107 wurden Gefängnisstrafen von drei bis zu zehn Monaten verhängt, die sie in dem entsetzlichen Gefängnis der kleinen Insel abbüssen mussten.

Trotz des grausamen Schicksals, das jeden erwartet, der sich gegen die faschistische Gewalt Herrschaft auflehnt, kommt es nicht selten vor, dass Personen durch mutige Tat ihre Kampfschlachtheit gegen den Faschismus kundgeben. Am 3. Februar wurden in Genua von den Terrassen der Piazza Di Negro in reichlicher Menge antifaschistische Schriften hinabgeworfen, u. z. von der „Giustizia e Libertà“, von der sozialistischen Partei und vom Gewerkschaftsbund. Unter den herabgeworfenen Schriften befanden sich auch Flugblätter, die für Arbeitslose bestimmt waren, „Tribuna dei Ferroviari“ (Zeitschrift für Eisenbahner), Exemplare des „Avanti“ und einer Broschüre mit dem politischen Testament von Lauro De Bosis. Diese mutige Verbreitung von Schriften geschah besonders für das Personal des Güterbahnhofs, der unterhalb der Piazza Di Negro liegt. Die Tat ist völlig gelungen, denn bevor die Polizei einschreiten konnte, waren die Schriften bereits von den Eisenbahnern und den anderen Personen, die sich auf dem Bahnhof befanden, zusammengerafft.

Einer solchen sittlichen Kraft der namenlosen Kämpfer kann der feige, gewalttätige Faschismus auf die Dauer nicht widerstehen.

Chronik eines Streikes in Polen

Lodz, den 17. Januar. Heute früh sind die Strassenbahner in einen Streik getreten, da die Direktion ihnen schlechtere Arbeitsbedingungen aufzwingen will. Die streikenden Strassenbahner haben folgende Forderungen gestellt: 1) 46-Stundenwoche; 2) zwei Dienstschichten zwischen 6.30 und 22.30 Uhr; 3) Abschluss eines Kollektivvertrages bei Aufrechterhaltung der bisherigen Löhnsätze; 4) Garantie, dass kein Personal abgebaut wird.

18. Januar. Der Streik dauert unvermindert fort; kein Wagen hat die Remisen verlassen.

20. Januar. Da die Direktion auf ihren Forderungen beharrt, beschloss die heute (nachts) abgehaltene Versammlung des Personals, dass auch das Werkstätten- und Bahnpersonal in den Streik treten wird. Die Direktion hat das Personal aufgefordert, sofort unter den von ihr gestellten Arbeitsbedingungen den Dienst wieder aufzunehmen. Verhandlungen blieben ergebnislos.

22. Januar. Die Unnachgiebigkeit der Direktion macht alle weiteren Verhandlungen unmöglich. Die Annahme der Forderungen der Direktion würde den Verzicht auf alle Rechte bedeuten, die das Personal nach schweren Kämpfen errungen hat. Die Direktion beabsichtigt, 40 Strassenbahnzüge, geführt von Streikbrechern, in Betrieb zu setzen.

29. Januar. Die Direktion hat heute früh 40 Strassenbahnzüge in Betrieb gesetzt. Diese werden von Betriebsbeamten, Mitglieder der faschistischen Gewerkschaft der Kopfarbeiter, geführt. Die Strassen, wo die Streikbrecherzüge verkehren, sind von Polizeimännern besetzt. Polizeipatrouillen streifen durch die Stadt. Aus den benachbarten Ortschaften wurde Polizei herbeigeholt. Erklärung eines Generalstreikes in Lodz wird erwogen.

30. Januar. Das gesamte Gemeindepersonal hat einen kurzen Proteststreik erklärt. Der Strassenbahndirektion ist es jedoch gelungen, beinahe den ganzen Verkehr wieder aufzunehmen. Ein Teil der Streikenden ist wieder zur Arbeit zurückgekehrt. Der Streik ist so gut wie zusammengebrochen.

5. Februar. Sämtliche Bedienstete, die nach dem missglückten Streik den Dienst wieder aufgenommen haben, mussten eine Erklärung unterschreiben, dass sie die neuen Arbeitsbedingungen annehmen. Die Arbeitszeit- sowie die Ferienbestimmungen wurden verschlechtert, die Kündigungsfrist wurde von 3 Monaten auf 2 Wochen herabgesetzt. Die Direktion hat 51 Streikende nicht wieder aufgenommen mit der Begründung, dass sie durch ihr besonders aggressives Verhalten den Strassenbahnbetrieb geschädigt haben. Die Strassenbahner haben beim Arbeitsinspektorat Berufung eingelegt, wurden jedoch abgewiesen.

So werden im „freien“ Polen Arbeiter behandelt, die nichts anderes wollen, als die Aufrechterhaltung der sicher nicht allzu reichlich bemessenen Arbeitsbedingungen.

Mitteilungen des Sekretariats

Kongress der I. T. F., 8.—13. August in Prag

Die vorläufige Tagesordnung des Kongresses ist inzwischen den Organisationen zugeschiedt worden.

Bevorstehende Kongresse

Estländischer Kraftfahrerverband, 24. März;
Gesamtverband der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs, 28. August bis 4. September in Hamburg;
Luxemburgischer Eisenbahnerverband, 9. und 10. April;
Schweizerischer Eisenbahnerverband, 27. und 28. April in Bern;
Estländischer Gewerkschaftsbund, 9. und 10. April in Reval;
Lettländischer Gewerkschaftsbund, 16. und 17. April in Riga;

Bekanntgabe einer Adresse

Die Adresse des neu beigetretenen jugoslawischen Strassenbahnverbandes lautet: Nemanjina ul. 28, Belgrad, Jugoslawien.

Eingegangene Beiträge:

Für 1931:	
Norwegische Eisenbahnbeamte	hfl 123,50
Lettländische Eisenbahner	424,40
Für 1932:	
Polnische Eisenbahner	900,—
Finnische Seeleute	20,40
Norwegische Eisenbahner	513,53
Norwegische Transportarbeiter	646,80
Schwedische Seeleute	499,36
Belgische Strassenbahner	200,—
Französische Seeleute	120,—
Dänische Heizer	170,—
Bulgarische Eisenbahner	363,72
Schwedische Transportarbeiter	2 276,—
Luxemburgische Eisenbahner	400,—
Belgische Eisenbahner	1 000,—

Giovanni Tamò ist nicht mehr

Unser tapferer Kollege Giovanni Tamò, ein Veteran der schweizerischen Eisenbahnerbewegung, ist am 6. März an den Folgen einer Operation im Alter von 71 Jahren gestorben.

Keiner derjenigen, welche an der internationalen Eisenbahnerkonferenz vom Jahre 1925 in Bellinzona teilgenommen haben, eine Veranstaltung, bei deren Vorbereitung Tamò voll Begeisterung und mit grösstem Eifer, womit er sich ja stets ausgezeichnet hat, mitwirkte, wird diesen edeln Charakter, die Lebhaftigkeit, Güte und ausserordentliche körperliche und geistige Frische dieses alten Kämpfers, dieses Pioniers der schweizerischen Gewerkschaftsbewegung und der Bewegung für die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen, vergessen können.

Mit Giovanni Tamò verlieren die Eisenbahner einen ihrer treuesten Kameraden, die sozialistische Partei eines ihrer aktivsten Mitglieder und die heutige Generation ein wahres Vorbild der Tatkraft und Hingebung.

Giovanni Tamò! Die Internationale der Transportarbeiter wird Dir ein treues Andenken bewahren.

Alex Brandt †



Die A. I. O. M., die internationale Organisation der Schiffsoffiziere, seit einer Reihe von Jahren der treue Bundesgenosse der I. T. F. im Kampfe für eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen aller Schiffleute, hat einen schweren Verlust erlitten.

Am 17. Februar d. J. ist Alex Brandt, ihr Sekretär, in Antwerpen verschieden. Ein schweres körperliches Leiden machte ihn schon lange zum Invaliden, aber einem Invaliden, der sich immer wieder an seine Arbeit schleppte, der er sich voll Liebe widmete. Ein Unfall machte dem Leben dieses dem Tode bereits verschriebenen Kollegen ein schnelleres Ende als seine Freunde und Mitarbeiter erwartet hatten.

Alex Brandt wurde am 17. Januar 1874 geboren. 1892, im Alter von 18 Jahren, ging er zur See und bis 1905 fuhr er in verschiedenen Graden, meist auf Tank Schiffen. Im Laufe des Jahres 1905 wurde er bei der belgischen Reederei Deppe auf einer Süd-Amerika-Linie zum 1. Maschinisten befördert.

Noch während des Weltkrieges veranlasste er die Gründung der U. O. M., der Organisation der belgischen Schiffsoffiziere, welche am 17. März 1918 in Rotterdam zustande kam. Er selber wurde zum Sekretär dieser Organisation ernannt. Gemeinsam mit Vertretern der holländischen Organisationen der Schiffsoffiziere und -ingenieure gab er den Anstoss zur Errichtung der Internationale der Schiffsoffiziere (A. I. O. M.), mit deren Sekretariatsgeschäften er ebenfalls betraut wurde.

In dieser Funktion haben wir ihn als einen stämmigen, hingebungsvollen Arbeiter, als einen klassenbewussten Kämpfer, als einen besonnenen und geschickten Führer, als einen guten, treuen Kameraden kennen gelernt. Nicht zuletzt ist es ihm zu verdanken, dass alle organisierten Seeleute, Deckmannschaften und Offiziere, die Männer im Heizraum und die Maschinisten, das Bedienungspersonal und die Telegraphisten jetzt eine internationale Front gegen das Reederkapital bilden.

Alex Brandt wird in der I. T. F. nicht vergessen werden.

Der Terror in China

Während seines Aufenthaltes in China wurde Genosse Fimmen ersucht, sich für die Freilassung des Sekretärs des sog. Pan-Pacific Trade Union Secretariat, Paul Ruegg, einzusetzen, der am 5. Juli 1931 mit seiner Frau wegen angeblicher kommunistischer Propaganda, was in China mit dem Tode bestraft wird, verhaftet wurde.

Genosse Fimmen hat nicht nur diesem Ansuchen stattgegeben, indem er sich durch ein Telegramm an die chinesische Regierung den Schritten anschloss, die bereits von anderen Seiten für die Freilassung der Verhafteten unternommen wurden, sondern hat das Telegramm zum Anlass benützt, um gleichzeitig an die faschistische Kuomintang-Regierung einen offenen Brief zu richten, worin er gegen das Regime des Terrors und des Mordes Stellung nimmt und im Namen der I.T.F. die elementarsten Rechte für das chinesische Volk fordert.

Nachstehend veröffentlichen wir die Uebersetzung dieses offenen Briefes:

*An den General Tschiang Kai-Schek,
Vorsitzender der Nationalen Regierung,
Nanking.*

Sehr geehrter Herr!

Ich habe das Vergnügen, Ihnen hiermit zu bestätigen, dass ich nachstehendes Telegramm an Sie abgesandt habe:

„General Tschiang Kai-Schek,
Nanking.

Nachdem sich Mutter von Paul Ruegg und Frau, beide von Ihrer Regierung gefangen gehalten und dem Tode entgegensehend, an mich gewandt, schliesse ich mich von ganzem Herzen und nachdrücklich dem Proteste von Senator Borah, Frau Sun Yat-Sen und vielen anderen hervorragenden internationalen Persönlichkeiten an und unterstütze bedingungslos deren Forderungen.

Edo Fimmen.“

Mir die Freiheit nehmend, obigem Telegramme einige Worte hinzuzufügen und dessen Inhalt nachdrücklich betonend, erkläre ich hiermit, dass ich weder direkt noch indirekt in irgend einer Verbindung mit der Organisation stehe, welche Ihre Gefangenen vertreten. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation, deren Generalsekretär ich bin, wird von den Gesinnungsgenossen des Herrn Ruegg als ihr Feind angesehen und von ihnen mit allen möglichen Mitteln bekämpft. Aber gerade diese Tatsache ist für mich eine weitere Rechtfertigung dafür, mich denjenigen anzuschliessen, die sich für ihn bereits verwendeten, indem sie an Sie, in Ihrer Eigenschaft als Vorsitzender der Chinesischen Republik, appelliert haben.

Ich bin als Vertreter einer Föderation von 2 500 000 Seeleuten, Eisenbahnern und anderen Transportarbeitern in 38 verschiedenen Ländern nach China gekommen, um mit den chinesischen Arbeitern neue Verbindungen anzuknüpfen, schon bestehende Verbindungen zu verstärken, soweit möglich Ermittlungen über die Verhältnisse anzustellen, unter denen die chinesischen Arbeiter leben und sich abmühen, ausfindig zu machen, in welcher Weise und mit welchen Mitteln die Internationale Transportarbeiter-Föderation und die internationale Arbeiterbewegung im allgemeinen den chinesischen Arbeitern in ihrem Kampfe für Wohlfahrt und Freiheit mit Rat und

Tat helfen können und dafür zu sorgen, dass ihnen der richtige Platz innerhalb der internationalen Arbeiterwelt eingeräumt wird: ihnen zu helfen bei der Verwirklichung des von Dr. Sun Yat-Sen aufgestellten Grundsatzes über den Lebensunterhalt.

Ich bin nach China gekommen ohne irgend welche Vorurteile, zu dem alleinigen Zwecke, den sich schwer abquälenden Arbeitermassen Chinas in ihrem Kampfe für wirtschaftliche und politische Befreiung rückhaltlos und tatkräftig zu helfen.

Was ich aber während meines Aufenthaltes in China gesehen und erlebt habe, hat in mir schweren Kummer und Besorgnis wachgerufen und ich befürchte, dass mein Bericht, den ich denen zu erstatten habe, welche mich ausschickten, nämlich dem Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und den Millionen organisierter Arbeiter über die ganze Welt, kaum ein guter und zufriedenstellender sein kann.

Meine gründlichen Nachforschungen haben mich zu der Schlussfolgerung gebracht, dass es für die Arbeiter Chinas kein Koalitionsrecht gibt, dass Organisationen, die man hier „Gewerkschaften“ nennt, nichts anderes sind als Einrichtungen, die von Regierungsstellen direkt oder indirekt geschaffen, geleitet und verwaltet werden. Die Arbeiter selber werden dabei nicht gehört. Opposition gegen die Führung, hervorgerufen durch eine Behandlung, die einer Diktatur gleichkommt, Meinungsäusserungen, die im Gegensatz zu denjenigen von Personen in amtlicher Stellung stehen, Be-



Ein als Kommunist hingerichteter Kuli wird auf der Strasse liegen gelassen.

kundung der Unzufriedenheit, sind unmöglich, da sie kurzerhand unter dem Vorwande unterdrückt werden, „kommunistische Agitation“, „rote Propaganda“ und dergleichen zu unterbinden.

Der chinesische Arbeiter hat keine Rechte, ausser dasjenige, gehorsam und freudig auszuführen, was andere für und über ihn beschlossen haben. Dieses System hat zu einer Schreckensherrschaft geführt, die sich im Fall Ruegg, und dies noch nicht einmal in auffälligster Weise, äussert. Anhand von mir vorgelegtem Beweismaterial habe ich mich davon überzeugt, dass Zehntausende von Arbeitern ohne jegliches Prozessverfahren getötet und offiziell in vielen Fällen auf roheste Weise ermordet wurden, angeblich wegen Verbreitung „kommunistischer“ Ideen, in Wirklichkeit aber aus keinem anderen Grunde als dem, versucht zu haben, nach dem Beispiele der Arbeiter in andern Ländern ihre wirtschaftliche Lage zu verbessern. Zehntausende schmachten in den Gefängnissen Ihres Landes, nur weil sie das Verbrechen begangen haben, zu versuchen, die Grundsätze und Ideale des Dr. Sun Yat-Sen zu verwirklichen, und viele stehen vor ihrer öffentlichen Hinrichtung, um andern als warnendes Beispiel zu dienen, oder vor einer heimlichen, die ohne viel Federlesens vollzogen wird.

Als Generalsekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ist mir ein besonderer Fall zur Untersuchung unterbreitet worden: der Fall Zih Ah-Mei, einer der Führer der Strassenbahnerorganisation in Shanghai, der eingangs September v. J. inhaftiert und unter der Beschuldigung, ein „kommunistischer Agitator“ zu sein, zu 10 Jahren Zwangsarbeit verurteilt wurde; in Wirklichkeit aber nur deshalb, weil er als ehrlicher und hingebungsvoller Gewerkschaftler die Interessen seiner Arbeitsbrüder stets verteidigt hat und bei der „Compagnie Française de Tramway et d'Éclairage Electrique de Changhai“ in Ungnade gefallen war. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass ich eine beträchtliche Anzahl Personen getroffen habe, wovon die meisten sich tödlich verfeindet haben mit allem, was in irgend einer Verbindung mit dem „Kommunismus“ steht, ausnahmslos erklären sie aber aufs beharrlichste, dass Zih Ah-Mei nicht zu den Kommunisten gehört und dass die angeblich in seinem Zimmer gefundenen Schriftstücke von einem Spion oder einem bezahlten Agenten dorthingebracht wurden.

Ihre Regierung hat zu Ehren des Andenkens an Dr. Sun Yat-Sen ein prächtiges Mausoleum errichtet, es entspräche aber seinen Wünschen und seinem Geiste mehr, wenn den chinesischen Arbeitern zugestanden würde, den Grundsätzen, die ihm teuer waren, gemäss zu leben.

Ich weiss nicht, ob Sie diesem Briefe grosse Aufmerksamkeit schenken werden. Möglicherweise nehmen Sie in Ihren Augen wichtigere Fragen in Anspruch. Mein einziger Wunsch ist aber, dass Sie

keinen nie wieder gutzumachenden Fehler begehen möchten. China hat schwere Zeiten durchzumachen und das chinesische Volk bittet die übrigen Völker um Solidaritätsbeweise und Mitgefühl. Unter diesen Umständen ist, was die organisierten Arbeiter und die vielen Millionen, die auf ihrer Seite stehen, über China und die Verhältnisse in diesem Reiche denken, nicht von geringer Bedeutung. China kämpft für die Abschaffung der sog. ungleichen Verträge, ein Kampf, in welchem es bisher von der organisierten internationalen Arbeiterbewegung in jeder Weise unterstützt wurde. Wie können sie aber erwarten, dass Ihnen diese Unterstützung auch in Zukunft zuteil wird, wenn die Arbeiterbewegung weiss, dass der chinesische Arbeiter vollkommen rechtlos und einer beispiellosen Willkürherrschaft unterworfen ist.

Im Namen der Arbeitsbrüder der chinesischen Arbeiterschaft in den andern Ländern, im Interesse des chinesischen Volkes selbst appelliere ich deshalb an Sie und an Ihre Regierung, den Terror, welcher Tausenden und Abertausenden von Männern und Frauen in China das Leben gekostet hat, einzustellen, die eingekerkerten Arbeiter freizulassen und die sog. Notgesetze, die nach meinen Feststellungen die Rechtsgrundlage zur Verfolgung und Unterdrückung der chinesischen Arbeiter und zur Versagung der elementarsten persönlichen Rechte auf Leben, Freiheit und auskömmliche Lebenshaltung bilden, aufzuheben.

Sollte Ihre Regierung auf der Politik des Terrors beharren, so wird das chinesische Volk die Hilfe und Solidarität der internationalen Arbeiterschaft verlustig gehen und Ihre sowie alle anderen Regierungen werden sehen, dass sich die Arbeiterbewegung der ganzen Welt solange dieser Schreckensherrschaft widersetzen wird, als den chinesischen Arbeitern die fundamentalsten Rechte, einschliesslich des Rechtes der freien Meinungsäusserung und des Koalitionsrechtes, vorenthalten werden.

Edo Firmen



Verhaftung von 2 Studenten und 2 Arbeitern in Shanghai während einer Demonstration. Das bedeutet ihren Tod.

EISENBAHNER

Die Beseitigung der Bahnübergänge in Deutschland und in Oesterreich

Um den in unserer Septemberrummer erschienenen Artikel über die Beseitigung der Bahnübergänge in Frankreich zu ergänzen, setzen wir die Veröffentlichung der Ergebnisse der von unserem Londoner Kongress beschlossenen Erhebung fort.

Nachstehend werden unsere Leser Auskünfte über Deutschland und Oesterreich finden:

Deutschland

Es befinden sich z.Z. (auf Schienenhöhe):

- a) auf den Hauptbahnen (normalspurig) 33 417 (47,4%) bewachte Bahnübergänge, 36 846 (52,6%) unbewachte Bahnübergänge;
- b) auf den Nebenbahnen (schmalspurig) befinden sich z.Z. (auf Schienenhöhe): 50 bewachte Uebergänge (1,1%), 4 440 unbewachte Uebergänge (98,9%).

Oesterreich

Es befinden sich z.Z. (auf Schienenhöhe):

- a) auf den Hauptbahnen (normalspurig) 3 093 bewachte Uebergänge (64,4%), 1 706 unbewachte Uebergänge (35,6%);
- b) auf den Nebenbahnen (normalspurig) 304 bewachte Uebergänge (4,4%), 6 667 unbewachte Uebergänge (95,6%).

Bis heute sind in beiden Ländern ungefähr 25% der Gesamtzahl der Uebergänge auf Schienenhöhe durch Ueber- und Unterführungen ersetzt worden.

In Deutschland gibt es z.Z.:

6 897 Ueberführungen
18 003 Unterführungen
24 900 zusammen.

In Oesterreich gibt es z.Z.:

339 Ueberführungen
2 318 Unterführungen
2 657 zusammen.

Im Verhältnis zu der Kilometerzahl der sich in Betrieb befindenden Eisenbahnlinien, ist die Anzahl der beseitigten Uebergänge in beiden Ländern fast dieselbe.

In Deutschland fällt eine Ueber- oder Unterführung auf je 2,3 km Betriebslänge.

In Oesterreich fällt eine Ueber- oder Unterführung auf je 2,6 km Betriebslänge.

Wir geben hier die Anzahl der durch Eisenbahnzüge im Laufe der letzten Jahre überfahrenen und angefahrenen Strassenfahrzeuge an:

Deutschland

Unfälle an nicht beschränkten Bahnübergängen	Unfälle an beschränkten Uebergängen bei offenen Schranken		Unfälle an beschränkten Bahnübergängen bei geschlossenen Schranken
	1927	1928	
a) bespannte Fuhrwerke	817	766	—
	1928	749	—
	1929	—	—
b) Kraftfahrzeuge (Privatwagen & Automobile)	180	185	145
	1928	193	80
	1929	—	82

Oesterreich

	bewachte Uebergänge		unbewachte Uebergänge
	1926	1927	
a) bespannte Fuhrwerke	6	5	42
	1927	8	37
	1928	—	45
b) Kraftfahrzeuge	7	8	16
	1927	11	38
	1928	—	42

Trotz der immer zunehmenden Zahl der Unfälle an den Uebergängen auf Schienenhöhe, trotz den von den Bahnverwaltungen, der Automobil Klubs, der Transportunternehmungen geäusserten Wünschen bleibt die Anzahl der beseitigten Uebergänge immer sehr gering:

Während der Jahre 1928 und 1929 sind in Deutschland nur 128 beseitigt worden; in Oesterreich dagegen nur ein einziger.

Die schlechte finanzielle Lage der beiden Länder macht eine raschere Durchführung der Arbeiten unmöglich. Wir fügen noch hinzu, dass die Beseitigung eines doppelgleisigen Ueberganges ca 7 208 000 RM kostet. Von den Gesamtbaukosten, gibt die Reichsbahn nur 3,77% für die Beseitigung der Uebergänge aus.

Wenn die Lasten der Reichsbahn und der österreichischen Bundesbahnen diesen Unternehmungen nicht erlauben, die Beseitigungsarbeiten zu beschleunigen, bleiben die Sicherheitsmassnahmen an den Uebergängen immer dringend notwendig. Daher bemühen sich die Verwaltungen, so viel wie möglich das Geleise durch Vor- und Warnungssignale zu decken und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge in der Nähe von Uebergängen zu mässigen.

Solange nicht die sämtlichen Bahnübergänge beseitigt sein werden, wird das Personal der Eisenbahnen und der Strassentransporte trotz der bestausgedachten Signale ständig der Gefahr ausgesetzt bleiben.

Die Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen



Am 27. Januar 1932 hat die Kommission für öffentliche Arbeiten der französischen Kammer den von dem sozialistischen Abgeordneten Jules Moch unterbreiteten Plan betr. Enteignung der grossen

französischen Eisenbahnbetriebe gutgeheissen.

Dies ist ein unbestreitbarer moralischer Sieg. Damit haben der Kollege Moch und die französische sozialistische Partei den ersten Abschnitt eines langen und erbiterten, mit Ausdauer, Ehrlichkeit und Mut zu führenden Kampfes gegen die allmächtigen Eisenbahngesellschaften, die eine käufliche, die öffentliche Meinung beeinflussende Presse beherrschen, zurückgelegt. Gegenüber dieser korrupten, Statistiken fälschenden, Tatsachen entstellenden oder diese verschweigenden Presse haben nur einige Zeitungen und Zeitschriften: die Organe der konföderierten Eisenbahner, die sozialistischen Tageszeitung, *l'Humanité* aus Jaurès' Zeit und die *Annales der Gemeinwirtschaft* von Professor Milhaud, die Interessen des Volkes verteidigt. Einige Pioniere haben gegen die Flut pompös aufgemachter, irreführender Broschüren der Gesellschaften, durch Veröffentlichung von Büchern zur Förderung des Verstaatlichungsgedankens, Front gemacht. Sie sind ein Markstein in der Geschichte dieses Riesenkampfes. Es seien davon folgende angeführt: *Le Rachat des Chemins de fer* (Der Rückkauf der Eisenbahnen) und *Les fermiers généraux du Rail* (Die Pächter der Eisenbahnen), beide von Professor Milhaud, *L'exploitation d'aujourd'hui par la nationalisation des chemins de fer* (Der heutige Betrieb durch die Gesellschaften und der morgige Betrieb durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen) von Bidégaray, und schliesslich das hervorragende Werk von Jules Moch *Le Rail et la Nation* (Die Schiene und die Nation), vor der Annahme des Planes durch die genannte Kommission wie wir hoffen die letzte Etappe des Kampfes darstellt, der unternommen wurde, um der Nation ein Gut zurückzugeben, dessen sie infolge der sträflichen Schwäche verschiedener, aufeinander gefolgtten Regierungen beraubt wurde. Zu wünschen ist, dass solche Bücher in allen denjenigen Ländern geschrieben werden, wo, wie in Frankreich, England und Spanien, Privatunternehmen noch die Eisenbahnen in Händen haben.

Als internationale Tribüne der Eisenbahner ist es Pflicht des Organs der

I.T.F., seinen Lesern eine Uebersicht über die unbegreifliche Einflussnahme der französischen Eisenbahnen auf den Staat und die Öffentlichkeit zu geben, die Machenschaften der „Schiene gegen die Nation“ aufzudecken und so dazu beizutragen, dass die Schiene wieder in den Dienst der Nation gestellt wird.

Allgemeines

Während über 95% der 58 659 km des deutschen Eisenbahnnetzes sich in den Händen der Deutschen Reichsbahngesellschaft befinden, ein Eisenbahnnetz, dessen Betriebsform übrigens nur unter dem Drucke der Nachkriegsereignisse geändert wurde, wovon aber die Regierung die meisten Aktien besitzt, verteilen sich die ca. 53 000 km der französischen Eisenbahnlinien auf 7 Hauptnetze und eine Anzahl von Lokalbahnen. Es kommen in Frage:

Fünf Hauptgesellschaften:

Die *P. L. M.* (Paris-Lyon-Méditerranée) mit 7 520 km.

Die *P. O.* (Paris-Orléans) mit 7 520 km.

Die *Est* (Ostbahn) mit 4 975 km.

Die *Midi* (Südbahn) mit 4 292 km.

Die *Nord* (Nordbahn) mit 3 870 km.

Sämtliche sind in Händen des Privatkapitals, während zwei Betriebe, die *Staatsbahn* mit 9 064 km und die *Elsass-Lothringen-Bahn* mit 2 666 km verstaatlicht sind.

Die Entwicklungsgeschichte der französischen Eisenbahnen

Man kann sagen, dass fast gleichzeitig mit der Einführung der Eisenbahnen in Frankreich der Begriff der Beteiligung des Staates an deren Betrieb auf die Tagesordnung gesetzt wurde. Dieser Begriff ist, wie wir heute feststellen können, erst ein Jahrhundert später Gemeingut der Bevölkerung geworden. Der grosse französische Dichter Lamartine hat sich vergeblich bemüht, ihn zu propagieren. Er hat auch vorausgesehen, dass, einmal der privaten Initiative überlassen, die Eisenbahnen alsbald werden was sie heute sind: eine Art Staat im Staate. „Nein“, sagte er im Jahre 1833, ein Jahr nach dem Erscheinen der ersten Dampflokomotive in Frankreich, in der Deputiertenkammer, „nie würde die Regierung, nie die Nation ausser sich eine grössere und gefährlichere Geld- und Betriebs-, ja sogar politische Macht ins Leben rufen als durch Uebergabe Eures Bodens, Eurer Verwaltung und 5 bis 6 Milliarden an Eure Gesellschaften. Ich kann Euch prophezeien, dass sie in keinen zehn Jahren Herr über Regierung und Kammern sein werden... Wollt Ihr eine neue Monopolmacht schaffen, die sich bald nicht nur des Volkes, sondern auch der Regierung und sogar der vom Land gewählten Körperschaften bemächtigen wird?“ — „Der Appell Lamartines blieb unbeachtet“, schreibt Milhaud, „und seine Prophezeiung ist Wahrheit geworden.“

Wir werden im nachstehenden sehen wie.

Während sich das deutsche Eisenbahnnetz in erfreulicher Weise entwickelt hat, stellt die Geschichte der französischen Eisenbahnen eine Reihe von in regelmässigen Zwischenräumen auftretenden künstlichen Krisen dar, verursacht durch die Profitgier des Privatkapitals, die Schwäche des Staates und die sträfliche Gleichgültigkeit vieler seiner Körperschaften, die schamlose Verschwendung von Summen, welche die Gesamtheit den Eisenbahnen zur Verfügung gestellt hat und die insgesamt schon längst zum Rückkauf sämtlicher Linien ausgereicht hätten.

Im Jahre 1845 rettete der Staat die am Rande des Abgrundes stehenden Gesellschaften. Von 1852 bis 1857 wurde die Zahl der Gesellschaften auf fünf verringert und die schwere Krise i. J. 1857 veranlasste den Staat zu einer Revision der Verträge aus dem Jahre 1859, u. z. in einem für die Gesellschaften günstigen Sinne. Von 1859 bis 1921, das Jahr des bekannten Uebereinkommens, wurden die Verträge öfters zugunsten der Gesellschaften revidiert.

Sieben Eisenbahnbetriebe für ein mittelgrosses Land können nur bedeuten Verschwendung, Anarchie im Finanzwesen, Verluste für die Gesamtheit, auf deren Schultern letzten Endes die Lasten des ganzen Systems ruhen. Wagenpark, Sicherheitsvorrichtungen, Streckenmaterial, alles ist von Betrieb zu Betrieb verschieden. (Aehnliche Zustände bei den Eisenbahnen in England und Spanien führten auch in diesen Ländern zu einer starken Bewegung für Verstaatlichung.) Während z. B. in der Schweiz, wo die Hauptlinien zusammengelegt wurden, vollkommene Ordnung herrscht, sehen wir in Frankreich Unordnung in rechtlicher, technischer und finanzieller Beziehung, desgleichen in den Verhältnissen zwischen Gesellschaften und Personal.

Da Defizit auf Defizit, Krise auf Krise folgte, machte sich das Bedürfnis nach einer gewissen Einheitlichkeit der Netze oder vielmehr das Bedürfnis zur Schaffung einer juristischen Einheit geltend, welche mittels der Beihilfen des Staates eigentlich seit langem bereits bestand. Das war der Zweck des Uebereinkommens vom Jahre 1921, auf das wir noch zu sprechen kommen werden.

An die Spitze der Eisenbahnen wurde ein Oberster Eisenbahnrat (*Conseil Supérieur des Chemins de fer*) und ein Direktionsausschuss (*Comité de direction*) für die grossen Netze bestellt. Der Oberste Eisenbahnrat ist, abgesehen von Tarifangelegenheiten, ein rein beratendes Organ. Der Direktionsausschuss besteht aus 21 Mitgliedern, von denen jeweils 3 von den einzelnen Gesellschaften ernannt werden. In diesem Ausschuss hat der Eisenbahndirektor im Ministerium für Öffentliche Arbeiten und Verkehr als Regierungskommissar Sitz, jedoch kein Stimmrecht. So haben die Eisenbahnge-

sellschaften trotz der von der Gemeinschaft, wie wir später sehen werden, unkündbar zur Verfügung gestellten Gelder gefordert, u. z. mit Erfolg gefordert, dass ihnen auf Grund der Konzession und Statuten die grossen Netze zum unumschränkten Betrieb überlassen werden. Und der Staat hat sich mit einer beratenden Stimme zufrieden gegeben.

Die Beschlüsse des Direktionsausschusses sind für alle Eisenbahnbetriebe bindend. Sie werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Die beiden verstaatlichten Betriebe sind deshalb automatisch in der Minderheit. Die grossen Bahnen, welche schon vor dem Uebereinkommen von 1921 einen einheitlichen Block... gegen den Staat und die Benutzer der Eisenbahn bildeten und auf die Presse und viele amtliche Körperschaften einen gewaltigen Einfluss auszuüben vermochten, haben also auch auf die Staatsbahnnetze einen grossen Einfluss. Die Staatsbahnen spielen aber nicht mehr die Rolle von „Musterbahnen“, wie sie Jules Moch treffend nennt; sondern sie sind, im Gegenteil, an die Beschlüsse der konzessionierten Bahnen, die stets den Interessen eines Gemeinschaftsbetriebes zuwiderlaufen, gebunden. Man kann deshalb ohne Uebertreibung sagen, dass es in Frankreich überhaupt keine Staatsbahnen mehr gibt.

Dieser Direktionsausschuss kann als eine Organisation der Eisenbahngesellschaften, der Generalpächter, angesehen werden. Diese geschlossene Unternehmerfront erkennt aber unter Missachtung der diesbezüglichen Gesetzesvorschriften die von der Landesföderation der Eisenbahner, der das Personal von sieben Eisenbahngesellschaften angehört, gebildete ebenfalls geschlossene Front der Eisenbahner nicht an; sie lehnt direkte Verhandlungen mit dem untergeordneten Personal rundweg ab.

Dem sei noch hinzugefügt, dass die Eisenbahner im Obersten Rat (wie wir wissen ein beratendes Organ) durch 14 Mitglieder vertreten sind gegenüber 43 Vertretern von Industrie, Handel und Landwirtschaft, 4 Vertretern verschiedener anderer Interessen und 9 Vertretern des kapitalistischen Staates. Man sieht also, die Vertreter der Arbeit werden hier durch diejenigen des Kapitals an Zahl weit übertroffen.

Das Uebereinkommen vom Jahre 1921

Mit diesen Wechselbeziehungen der Eisenbahngesellschaften werden offenbar alles andere als ideale Ziele verfolgt, wie Förderung des Volkswohlstandes und bessere Bedienung des Publikums, sondern damit sollen, selbst auf Kosten der Gesamtheit, finanzielle Vorteile erzielt werden, obgleich dies die Gesellschaften seit ihrer Gründung stets in Abrede gestellt haben. Auf Grund des Uebereinkommens wurde ein *Gemeinsamer Fonds* geschaffen, zu dem Zwecke:

a) das Gleichgewicht von Ein- und Ausgaben herzustellen, und b) nötigenfalls an die Bahnen Vorschüsse zu leisten.

Dieser Fonds wird aus „eventuellen“ Einnahmeüberschüssen gespeist. Sind die Ueberschüsse ungenügend, so werden die Tarife entsprechend erhöht, da nach dem Uebereinkommen „die Gesellschaften für einen Ausgleich ihres Budgets“ zu sorgen haben. Nach dieser Vertragsbestimmung bedeutet dies also eine automatische Erhöhung der Tarife. Es wird nun dem Leser einleuchten, was für eine Rolle der Oberste Eisenbahnrat zu spielen hat, der, „abgesehen von Tarifangelegenheiten“, ein beratendes Organ ist.

Von den „Ueberschüssen“ (in Wirklichkeit weisen die französischen Eisenbahnen ein Defizit von monatlich ca. 240 Millionen Franken auf!) legen die Gesellschaften in erster Linie Beschlag auf Beträge zur Deckung ihrer finanziellen Lasten wie statutengemässe Zinsen, Amortisierung von Aktien und Anleihen. Mit andern Worten: die Dividenden werden unter allen Umständen garantiert. Es sind daher die Benutzer der Eisenbahnen, welche mittels des Staates diesen gemeinsamen Fonds finanzieren.

Gewissenlosigkeit des französischen Staates

Wir haben gesehen, dass die Gesellschaften die Tarife nach Gutdünken (von einigen geringen Einschränkungen, die durch eine geschickte Propaganda leicht zu umgehen sind, abgesehen) erhöhen können und sich nur um die Interessen der grossen Aktionäre kümmern. Soweit die kleinen Aktionäre in Frage kommen geht es ihnen in bezug auf Rücksichtnahme und Rechte nicht besser als den Benutzern der Eisenbahnen.

In den Aktionärversammlungen gilt noch das unter der Regierung von Louis Philippe übliche Wahlsystem. Ein Recht zur Teilnahme an Aktionärversammlungen hat nur der, welcher im Besitz von 40 Aktien im Werte von 18 000 bis 76 000 Franken, je nach der Gesellschaft, ist. Um in die Leitung gewählt zu werden, ist ein noch viel grösserer Aktienbesitz erforderlich. Ferner ist die grosse Zahl der Inhaber von Obligationen, die ein 60 mal grösseres Kapital als die Aktionäre gezeichnet haben, desgleichen die kleinen Aktionäre, welche nicht die vorgeschriebene Anzahl Aktien besitzen, jedes gesetzlichen Kontrollrechtes beraubt.

Die Gesellschaften nehmen Darlehen auf, die grosse Summen an Zinsen verschlingen: 1 262 000 000 Franken i. J. 1921 und 3 474 000 000 i. J. 1929. Wenn es in diesem Tempo weiterginge, müssten die Tarife im Personen- und Güterverkehr alle vier Jahre um 10%, oder die Personenfahr tarife allein um 36% erhöht werden, nur um den durch den Abschluss von Darlehen erwachsenen grösseren Verpflichtungen gerecht zu werden. Das nicht amortisierte Kapital der Gesellschaften beträgt 31 010 Millionen Franken, das amortisierte Kapital nur 5 131 Millionen, die Auslandsanleihen nicht inbegriffen. Das nicht amortisierte Kapital wächst alljährlich um die erschreckende Summe von 2 587 Millionen Franken.

Darin liegt das ganze Problem. Die Kasse der grossen Bahnbetriebe gleicht einem Fass ohne Boden. (Zurzeit der Veröffentlichung dieses Artikels scheint die Allgemeine Transatlantische Gesellschaft von diesem Beispiel der Verschwendung, welches die Eisenbahngesellschaften geben, Nutzen zu ziehen)... „Welches Handelshaus“ — so lesen wir in *Le Rail et la Nation* — „mit einem ziemlich gleichbleibenden und aller Voraussicht nach nicht regelmässig zunehmenden Umsatz könnte eine jährliche Kapitalerhöhung von einem Sechstel seines Umsatzes ertragen?“

2 587 Millionen Franken jährlich! Was wird aus diesen von den kleinen Sparern durch eine geschickte Reklame, durch Umschwerfen von patriotischen Phrasen, durch Gefühlsduselei — alles Dinge, womit sich der französische Kleinbürger leicht fangen lässt — aufgebrachten Geldern?

Von den schliesslich von den Benutzern und Steuerzahlern erhobenen Summen wird über ein Drittel verschlungen durch Emissionsprämien, Kommission für Banken oder Kursverluste. Von hundert Franken werden nur Fr. 1,60 zur Anlegung neuer Linien, „die der Nation dienen sollen“, verwendet. Während in Deutschland (wenigstens vor dem Kriege, wo noch normale Verhältnisse herrschten) nach dem Grundsatz „das Organ schafft das Amt“ sogar in den dafür ungünstigsten Gegenden Eisenbahnen angelegt wurden, um sie dem Wirtschaftskörper des Reiches einzuverleiben, sie am Wirtschaftsleben reger zu beteiligen, sind in Frankreich die fruchtbarsten und blühendsten Gegenden von den Eisenbahngesellschaften vollständig vernachlässigt worden. Weitere Fr. 21,70 von Hundert fallen unter den Posten „Zusätzliche Arbeiten“, ein weiteres bodenloses Fass, auf das wir noch zu sprechen kommen.

Andererseits sind alle von den Gesellschaften von 1914 bis 1921 eingegangenen Schulden in Höhe von 1 836 000 000 Franken vom Staat annulliert worden, der überdies noch für alle anderen Verpflichtungen Sicherheit leistet. Der Staat hat ferner von der Paris-Orleans- und den Südbahn noch nie Rückzahlung der 659 000 000 Franken, die sie ihm schulden, gefordert. Der Staat hat also den Gesellschaften — so haben sich im Parlament sogar Abgeordnete, die keine Sozialisten waren, offen geäussert — 2 495 000 000 Franken geschenkt. Und der selbe Staat stellt ferner 4/5 der zur Anlegung neuer Strecken erforderlichen Mittel zur Verfügung. Ausserdem hat er die Betriebsdefizite der Paris-Lyon-Méditerranée und der Nordbahn in Höhe von 2 278 000 000 Franken gedeckt und Garantie für den Zinsendienst auf die Obligationen im Betrage von 1 502 000 000 Franken übernommen. Es würde zu weit führen, in alle Einzelheiten über die Zugeständnisse einzutreten — sie belaufen sich auf ca. 11 000 000 000 Franken —, welche die Gesellschaften dem schwachen und ihnen geradezu in jeder Weise

entgegenkommenden Staat abzurufen vermochten. Als Folge davon laufen die Gesellschaften eigentlich nicht die geringste Gefahr, Bankrott zu machen, sie geniessen alle Vorteile eines privaten Betriebes, ohne irgend welche Risiken einzugehen. Vor dem Gesetze von 1842 trugen die kleinen Unternehmen, welche den grossen Gesellschaften voraufragten, die volle Verantwortung für ihre Betriebe und hatten, wie jedes andere Unternehmen, mit dem Bankrott zu rechnen.

Die grossen Gesellschaften sind nichts anderes als Nutzniesser des Staates

Durch das Uebereinkommen vom Jahre 1921 hat der Staat eigentlich darauf verzichtet, aus seinen eigenen Bahnen „Musterbetriebe“ zu machen, d. h. zu zeigen, wie ein Betrieb geführt werden muss. Eine solche Rolle zu spielen ist infolge der Zusammensetzung des Direktionsausschusses unmöglich. Die privaten Eisenbahnen erhalten ausser einer jährlichen „Vergütung“ von 96 200 000 Franken durch den Staat noch sieben Stimmen im Ausschuss, d. i. die absolute Mehrheit, wodurch sie den Staat übermeistern können. Die Gesellschaften verstanden, sich ihre vollständige Autonomie zu wahren, was sich, wie oben umschrieben, bei der Feststellung der Befugnisse des Regierungskommissar im Ausschuss zeigte. Sie haben weitgehendste Rechte in bezug auf Betriebsausgaben, für die so gut wie überhaupt keine Kontrolle besteht. Ist dies nicht ein Beweis für die grosse Gewissenlosigkeit des Staates? Den Gesellschaften ist es ganz freigestellt, „Ausgaben zu machen, die sie für zweckmässig halten“. Wir werden später noch sehen, was als Prüfstein für diese „Zweckmässigkeit“ gilt. Der Staat zahlt ja die Rechnung.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist der französische Staat, was z. B. der verfassungsmässige Herrscher ist: er herrscht, aber er regiert nicht. Er zahlt, hat aber keinerlei Macht- der Kontrollbefugnisse.

Was aber noch schlimmer ist: die Gesellschaften haben gewissermassen vollständig freie Hand in ihren Beziehungen zu dem Personal. Sogar heute noch lehnen sie es ab, direkt mit der Personalorganisation zu verhandeln. Ebenso wie er versagt darin, die Interessen der Benutzer der Eisenbahnen, der Steuerzahler und des Volkes als Ganzes zu wahren, so versagt der Staat auch wenn es gilt, die Interessen der Eisenbahner, einer der für das Wohlergehen des Landes wichtigsten Berufsgruppen, zu verteidigen.

Der Staat, welcher seine Bahnen mehr oder weniger direkt an die Gesellschaften abgetreten hat, ein unveräusserbares Gut der Gemeinschaft, hat bei seiner Pflichterfüllung versagt, wenn man den Begriff eines Staatsbetriebes, niedergelegt vom Wirtschaftsrat des französischen Gewerkschaftsbundes, akzeptiert. Derselbe lautet folgendermassen: „Ein verstaatlichtes Unternehmen ist ein Unternehmen, das ausschliesslich zum Nutzen der Gemeinschaft und zu keinem

anderen Zwecke betrieben wird als den Verbrauchern in ökonomischer und anderer Hinsicht in höchstem Masse dienstbar zu sein.“

Ist ein Unternehmen, das sich stillschweigend vor der Autorität des Privatkapitals beugt, das einer für das allgemeine wirtschaftliche Wohlergehen schädlichen Kontrolle durch die Gesellschaften untersteht noch wert, den Na-

men eines verstaatlichten Betriebes zu tragen? Wir glauben nicht.

Diese in der Tat traurige Feststellung beweist uns von neuem, dass die wirtschaftlichen Probleme eng mit der Struktur unserer heutigen Gesellschaft verbunden sind und dass ein der Gemeinschaft dienendes Unternehmen nur in einer sozialistischen Gesellschaftsordnung gedeihen kann. (Fortsetzung folgt)

Die Nebenbezüge des deutschen Lokomotivpersonals

Neben dem Gehalt bzw. dem Lohn erhält das deutsche Lokomotivpersonal als Entgelt für den Mehrverbrauch auf den Dienstreisen eine

Aufwandsentschädigung.

Als Abgeltung für den anstrengenderen Nachtdienst und den damit verbundenen Mehrverbrauch an Nahrungsmitteln erhält es, wie alle Bedienstete des Aussendienstes, eine

Nachtdienstzulage,

zur Herbeiführung eines möglichst niedrigen Kohlenverbrauchs eine

Brennstoffersparnisprämie

und zur Steigerung der Laufleistungen der Lokomotiven eine

Lokomotivleistungsprämie.

Aufwandsentschädigung und Nachtdienstzulage sind steuerfrei, aber nicht ruhegehaltfähig. Die Berechnungsarten besonders der Brennstoffersparnisprämie sind ziemlich kompliziert. Es ergeben sich immer wieder Unstimmigkeiten zwischen Verwaltungsorganen und Personal, die oftmals, wenn sie grundsätzlicher Natur sind, eine Entscheidung der Reichsbahn-Hauptverwaltung nötig machen. Die Aufwandsentschädigung und die Nachtdienstzulage kann nicht als Nebenbezug in des Wortes reinster Bedeutung gelten, weil diese Bezüge so bemessen sind, dass sie im allgemeinen den Mehrverbrauch besonders an Nahrungsmitteln im Haushalt des Lokomotivbediensteten, durch den wechselseitigen Dienstantritt abgeltet. Das Prämienwesen selbst wird im allgemeinen vom Personal abgelehnt, weil dieses auf dem Standpunkt steht, dass die Dienstleistung durch ein entsprechendes festes Gehalt abgegolten werden sollte. Es finden sich aber doch noch immer wieder Verteidiger des Prämienwesens. Gegenüber der Vorkriegszeit hat das Prämienwesen eine andere, verfeinerte Gestalt erhalten. Auch die Aufwandsentschädigung ist nicht mehr abgestellt auf die durchfahrenen Kilometer, sondern auf die geleistete Zeit unter Bewertung der Schwere des Dienstes.

Die Aufwandsentschädigung des Lokomotivpersonals

Die Aufwandsentschädigung des Lokomotivpersonals ist durch besondere Bestimmungen, nämlich die „Vorschriften über die Aufwandsentschädigung des Zuggersonals (V. A. Z.)“ geregelt. Danach erhalten die Bediensteten des Lokomotivfahr- und Triebwagenführerdienstes, und zwar sowohl Gehalts- wie Lohnempfänger, anstelle von Reisekosten eine Aufwandsentschädigung. Diese gliedert sich in

- Fahrtagegeld (abgekürzt: Tagegeld),
- Fahrtstundengeld (abgekürzt: Stundengeld),
- Entgelt für die Ruhezeit ausserhalb der Heimat,

Tagegeld 1)

Das Tagegeld beträgt für Lokomotivführer 80 Pf., für Reservelokomotivführer, Lokomotivoberheizer und Lokomotivheizer 60 Pf.

Das Tagegeld wird den dauernd und überwiegend im Zugdienst verwendeten Bediensteten für jeden Tag dieser Verwendung einschl. der dazugehörigen Ruhetage voll gewährt.

Bedienstete, die vorübergehend im Lokomotivdienst beschäftigt werden, erhalten das Tagegeld für die Tage ihrer Beschäftigung einschl. der Ruhetage.

Für volle Urlaubs- und Krankheitstage wird das Tagegeld nicht gewährt; jedoch bei Verwendung in einem anderen Dienstzweig, sofern die Dauer dieser Verwendung einen Tag nicht übersteigt.

Reservelokomotivführer, die Lokomotivführerdienst verrichten, erhalten das Tagegeld als Lokomotivführer. Wird während einer Dienstschicht nur

ein Teil derselben im Lokführerdienst verrichtet, so ist trotzdem das Tagegeld für Lokomotivführer zu zahlen. Werden jedoch Lokomotivführer im Heizerdienst beschäftigt, so erhalten sie trotzdem ihr Tagegeld als Lokomotivführer unverkürzt weiter. Mit dem Tagegeld sind alle in den V. A. Z. nicht besonders aufgeführten Dienstleistungen abgegolten.

Stundengeld 2)

Neben dem Tagegeld erhält das Lokomotivpersonal noch ein Stundengeld, das für je 10 Minuten beträgt:

- im Schnell-, Eil- und Personenzugdienst mit 3 mehrzylindrigen Lokomotiven . . . 7 Pf.
- im Güterzugdienst mit drei- und mehrzylindrigen Lokomotiven sowie im übrigen Schnell-, Eil- und Personenzugdienst . . . 6 „
- im übrigen Güterzugdienst . . . 5 „
- für ausserhalb des Heimatbahnhofes in einer Entfernung von mindestens 2 km von der Grenze des Heimatbahnhofes geleistete Dienste und zwar Verschiebedienst und die diesem gleichzuachtenden Dienstverrichtungen wie Wasserpumpen Desinfizieren und die damit zusammenhängenden Arbeiten, ferner für Bereitschaftsdienst, für Fahrten mit Uebergabezügen, nach Anschlüssen, Zechen, Gruben und gewerblichen Anlagen, sowie für Lokomotivleer- und Leervorspannfahrten 2 „

Personenzüge mit Güterbeförderung sind als Personenzüge, Güterzüge mit Personenbeförderung als Güterzüge zu bewerten. Das Stundengeld nach vorstehender Aufstellung von a) bis c) wird für die Zeit, die sich nach dem Fahrplan von der Abfahrt des Zuges auf der Anfangsstation bis zu seiner Ankunft auf der Endstation ergibt, gewährt. Als Endstation des Zuges gilt die Station bis zu der ein Zug unter derselben Nummer von der Anfangsstation an durchläuft. Wird das Personal auf einer Zwischenstation abgelöst, so gilt diese Ablösungsstation als Endstation für das Personal, das abgelöst wurde und als Anfangsstation für das Personal, das den Zug übernimmt.

Reihen sich in einer Dienstschicht mehrere gleich oder verschieden zu bewertende Dienstleistungen aneinander, so ist anstelle der reinen fahrplanmässigen Leistung die Gesamtdauer der Abwesenheit vom Heimatbahnhof unter Abzug

1.) der dienstplanmässig als Ruhezeit ausserhalb der Heimat geltenden Zeiträume und

2.) der fahrplanmässigen Dauer der Fahrgastfahrten nach Satz zu vergüten; wenn dies für das Personal günstiger ist. Bei dieser Berechnung sind jedoch, wenn der Heimatbahnhof innerhalb einer Dienstschicht wieder berührt wird, die Aufenthalte auf diesem Bahnhofe, soweit sie nicht mehr als 45 Minuten betragen, in die gesamte Dauer der Abwesenheit mit einzurechnen. Für die Berechnung dieser Aufenthalte sind die fahrplanmässigen Ankunfts- und Abfahrzeiten auf dem Heimatbahnhofe massgebend.

Wird Stundengeld nach Absatz a) bis c) gewährt, so werden mit Ausnahme von Arbeitszügen Lokomotivleer-, Triebwagenleer- und Leervorspannfahrten Entschädigungen nach d) nicht gezahlt.

Die für die Berechnung des Stundengeldes massgebenden Gesamtzeiten sind am Monatsschluss in der Weise abzurunden, dass Zeiträume unter 30 Minuten nicht zu berücksichtigen, solche von 30 Minuten und darüber als volle Stunden zu berech-

1 und 2) Die in diesem Abschnitt angegebenen Sätze sind ab 1. September 1931 um 10% gekürzt worden.

nen sind. Fallen in derselben Dienstschrift verschiedene zu bewertende Leistungen an (z. B. Personenzugdienst und schwerer Güterzugdienst), so sind die Stunden für jede Leistungsart getrennt zu berechnen.

Arbeitszüge, die sich vom Heimatbahnhof mindestens 2 km entfernen, werden für die Gesamtschicht abzüglich der Vorbereitungs- und Abschlusszeiten der Pausen auf dem Heimatbahnhof und anschließender Fahrgastfahrten nach den Sätzen unter d) bewertet. Sie gelten als Arbeitszüge von demjenigen Bahnhof an, von dem sie zur Be- oder Entladung auf die freie Strecke hinausfahren. Unter Heimatbahnhof ist derjenige des beim Zug befindlichen Personals zu verstehen. Als Grenze des Heimatbahnhofs im Sinne der V.A.Z. gilt das Einfahrtsignal und, wo dieses fehlt, die Einfahrweiche. Die Entfernungen von dieser Grenze sind nach der Gleislänge zu berechnen.

Das Stundengeld wird auch für Probe- und Hilfszüge, Probefahrten mit leeren Lokomotiven und Triebwagen, Nutzvorspann- und Schiebedienst (mit Ausnahme des zum Verschiebedienste gehörigen Andrückens zur Beschleunigung der Anfahrt der Züge) gewährt; für die Bewertung ist die Zuggattung massgebend, bei der Vorspann- oder Schiebedienst geleistet wird. Probe- und Hilfszüge gelten als Personenzüge. Wie Hilfszüge sind auch die Fahrten von leeren Lokomotiven mit oder ohne Schneepflug zur Durchbrechung von Schneeverwehungen zu werten.

Die Führer der einmännig besetzten elektrischen und Dampflokomotiven, sowie der Dampf- und Verbrennungstriebwagen, erhalten die Sätze für drei- und mehrzylindrige Lokomotiven. Die Führer der elektrischen Triebwagen (Lokomotivführer und Schaffner) erhalten für jede Stunde einheitlich 27 Pf. = 4,5 Pf. für je 10 Minuten. Für Dienstleistungen nach Ziffer d) wird der Satz von 12 Pf. = 2 Pf. für jede 10 Minuten gezahlt.

Für die Ruhezeit ausserhalb der Heimat wird sämtlichen Bediensteten ein Entgelt gezahlt.¹⁾ Dieses beträgt:

- a) bei Ueberweisung eines Aufenthaltsraumes mit Bett oder Pritsche 1,50 Mk.
- b) in Fällen, in denen ein Aufenthaltsraum mit Bett oder Pritsche nicht überwiesen werden kann, das verordnungsmässige Uebernachtungsgeld für Dienstreisen nach nicht-teuren Orten. Dieses beträgt für Lokomotivführer 4,50 Mk. und für Lokomotivheizer 3,50 Mk.

Das Entgelt für die Ruhezeit ausserhalb der Heimat wird in allen Fällen gewährt, in denen im Dienstplan eine auswärtige Ruhezeit vorgeschrieben ist. Sind nach dem Dienstplan auswärtige Aufenthalte als Pausen vorgesehen, trennen diese Aufenthalte also noch zwei Dienstschriften, so besteht kein Anrecht auf Zahlung des Entgelts. Bei Sonderleistungen ist sinngemäss zu verfahren.

Werden Beamte des Lokomotivdienstes nach einem anderen Ort abgeordnet oder versetzt, so erhalten sie beim Bezug einer Beschäftigungsvergütung oder einer Trennungsschädigung nebenbei noch das Stundengeld, jedoch nicht das Tagegeld. Lohnempfänger erhalten in solchen Fällen Auswärtzulagen gemäss des Lohntarifvertrages und daneben das Stundengeld unter Wegfall des Tagegeldes.

Streckenkundige Begleiter (Lotsen) erhalten neben dem Tagegeld das der Fahrleistung entsprechende Stundengeld Bedienstete, die zur Ausbildung im Zugdienst oder zur Erwerbung der Streckenkenntnis fahren, erhalten neben dem Tagegeld das Stundengeld nach d).

Die Aufwandsentschädigung beziehenden Bediensteten führen ein Dienstbuch, das am Ende des Monats abzuschliessen und spätestens bis zum 3. des neuen Monats beim Dienstvorsteher abzuliefern ist. Die Richtigkeit der Berechnungen werden von den Dienststellen geprüft, die der Leistungen nur stichprobenweise.

Die Nachtdienstzulage

Neben der Aufwandsentschädigung wird dem Lokomotivpersonal wie allen übrigen Bediensteten des Aussendienstes eine Nachtdienstzulage von 50 Pf. pro Nacht gewährt, sofern der Dienst unter eventueller Einbeziehung des Vorbereitungs- und Abschlussdienstes nach 24 Uhr endet oder vor 4 Uhr beginnt. Die Nachtdienstzulage ist monatlich nachträglich zahlbar.

¹⁾ Diese Sätze sind ab 1. September 1931 um 10 % gekürzt worden.

Die Brennstoffersparnisprämie

Als Materialersparnisprämie wird bei der Deutschen Reichsbahn nur eine Brennstoffersparnisprämie gezahlt. Für diese ist in dem Voranschlag für das Rechnungsjahr 1931 die Summe von 4¼ Millionen Mk vorgesehen nach längeren, sorgfältigen, für die Reichsbahn-Gesellschaft günstig verlaufenen Versuchen ist diese Prämie im Jahre 1928 generell eingeführt worden.

Die Lokomotiven gleicher Gattungen und gleichen Dienstplans sind zu einer Gruppe zusammengefasst. Für jede so ermittelte Gruppe wird ein Richtsatz für den Brennstoffverbrauch auf eine Million Tonnenkilometer festgesetzt. Dieser Richtsatz ist ermittelt aus dem durchschnittlichen Verbrauch des gleichen Monats des Vorjahres und bedarf der Prüfung und Genehmigung sowohl des vorgesetzten Maschinenamts wie auch der zuständigen Reichsbahndirektion. Rechtzeitig und zwar vor Ablauf eines Monats werden die für den nächsten Monat geltenden Sätze jeder Gruppe dem Lokomotivpersonal bekanntgegeben.

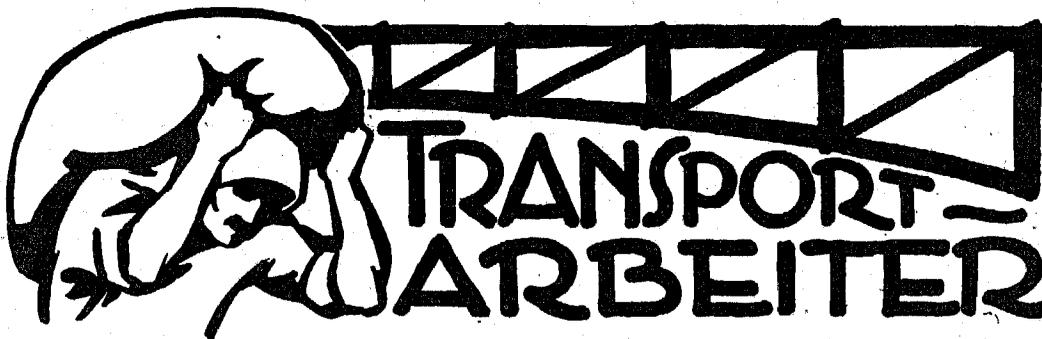
Auf Grund eines besonderen Lokomotivdienstzettels, der gemeinsam vom Lokomotivführer und Zugführer geführt wird und der Angaben über Zugweite und über die durchfahrene Strecke enthält, wird die monatliche Leistung einer Lokomotive im sog. Lochkartonbüro der Reichsbahndirektion ermittelt. Zu den geleisteten Tonnen-km wird auch das Eigengewicht der Lokomotive hinzugerechnet sowie stationäre Leistungen, wie Verschiebedienst, Wasserpumpen, Desinfizieren u. dgl. Diese Leistungen werden aus der stundenmässigen Dienstleistung nach bestimmten Sätzen in Tonnen-km umgerechnet.

Von der vorgesetzten Dienststelle wird der tatsächlich erzielte Durchschnittsverbrauch mit dem für die Lokomotivgruppe festgesetzten Richtsatz verglichen und ein Darfverbrauchssatz ermittelt. Wenn der Richtsatz nicht mehr als 5 vH über- oder unterschritten wird, wird er unverändert als Darfver-

brauchssatz angesehen. Weicht er hingegen mehr als 5 vH vom tatsächlichen Durchschnittsverbrauch nach oben oder unten ab, so ist dieser als Darfverbrauchssatz für die einzelnen Lokomotiven einzusetzen. Dadurch wird eine möglichst genaue Anpassung an die vorliegenden Verhältnisse erzielt. Es wird auch dadurch erzielt, dass die den Brennstoffverbrauch beeinflussenden Umstände berücksichtigt werden.

Lokomotiven, die nicht in Dienstpläne eingereiht sind, werden zu den Darfverbrauchssätzen gerechnet, die für Lokomotiven gleicher Gattung mit gleichwertigen Diensten gelten. Diese werden also bei der Berechnung und Verteilung der Prämie nicht berücksichtigt. Zur Ermittlung der Brennstoffersparnisprämie werden die Angaben über die Leistung der einzelnen Bediensteten in Lokomotiv-km, Tonnen-km und die Gesamtleistung der einzelnen Lokomotive in einem Behelf eingetragen. Mit diesem Behelf wird die Berechnung der von den einzelnen Lokomotiven gemachten Ersparnisse festgestellt und die Verteilung auf die an der Leistung beteiligten Bediensteten ermittelt. Lokomotivführer und Lokomotivheizer haben zum Zwecke der leichteren Errechnung eine besondere Nummer erhalten, die Brennstoffnummer.

Von der vorgesetzten Dienststelle wird unter Gegenüberstellung des Ist- und Darfverbrauches jeder Lokomotive die erzielte Ersparnis errechnet, wobei die Tonne Kohle mit 28.— Mk. bewertet wird. Von der erzielten Ersparnis erhält das Lokomotivpersonal 40 vH. und zwar erhalten Führer und Heizer gleiche Anteile. Der Monatshöchstsatz, der von einem Bediensteten erzielt werden darf, beträgt 50.— Mk. Die Verwaltung berechnet sich für die Deckung der Unkosten des Berechnungsverfahrens und als Beteiligung am Gewinn 60 vH. der erzielten Ersparnis. Der Gesamtbetrag der Prämien darf innerhalb des Bereichs eines Maschinenamtes nicht mehr wie 1,5 vH. der im Monat verfeuerten Lokomotivkohle überschreiten. (Fortsetzung folgt)



Opfer der Arbeit

Für die Unfallopfer, die die deutschen Hafnarbeiter bringen, gibt es leider keine geschlossene Aufstellung. Sie sind ja nach der Art ihrer Arbeit zusammen mit anderen Arbeitergruppen in verschiedenen Berufsgenossenschaften versichert, die in ihren Jahresberichten keine Trennung nach den Berufen der Unfallverletzten oder Unfallgetöteten vornehmen. Früher liess sich wenigstens in den grössten Häfen die Zahl der verunglückten Hafnarbeiter feststellen. Heute jedoch ist besonders für den grössten deutschen Hafen, für Hamburg, diese Möglichkeit verschwunden. Anstelle des Polizeiberichtes, der den Bericht der Hafeninspektion enthielt, ist in Hamburg z. B. der Gewerbeaufsichtsbericht getreten, der zwar Zahlen über die Unfälle im Hafen bringt, aber den Kaibetrieb dabei ausschaltet. Dadurch werden rund 5 000 Hafnarbeiter von der Nachweisung ausgeschlossen und die Berichtszahlen der Gewerbeinspektion über die Unfälle im Hafen geben ein durchaus schiefes Bild. Wir wollen bemerken, dass kürzlich sogar eine Schiffsfahrtszeitung (in Fettdruck) ihrer

Beunruhigung über die Häufigkeit der Unfälle im Hamburger Hafen Ausdruck gab.

Der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft (WBB) wurden 1930 1755 (1929: 1918) Unfälle gemeldet, von denen 41 (39) tödlich verliefen. Nicht weniger als 30 Todesfälle ereigneten sich durch Ertrinken. Auf 1000 Versicherte kamen 93,8 (97,8) Unfälle, davon führten 12,1 (10,3) zu einer Entschädigung. Todesfälle kamen auf 1000 Versicherte 2,2 (1,9). Die Umlage, die die versicherten Betriebe zahlen mussten, betrug 1,15 Mill. Mark oder auf je 1000 Mark Lohn 24,94 Mark. Die Summe der „tatsächlichen“ Löhne wird für 1930 mit 45,9 Mill. Mark angegeben bei 18 500 Beschäftigten (eine verdächtig runde Zahl). Im Jahre 1913 betrug die Gesamtlohnsumme 28,7 Mill. Mark, die Umlage 0,75 Mill. Mark oder 26 Mark je 1000 Mark Lohn. Auf die 3091 Betriebe umgerechnet betrug die Umlage 1930 je Betrieb durchschnittlich 370 Mark. Mit dem Durchschnitt ist natürlich nichts über die wirkliche Belastung der grossen Betriebe gesagt, aber die kleinen Betriebe, die ja weit unter dem

Durchschnittssatz zahlen, klagen nicht minder über die Belastung — durch Menschlichkeit. Allerdings kommen ja hinzu die Beiträge für die Krankenkasse, Invaliden- oder Angestelltenversicherung sowie Erwerbslosenversicherung. Gerade diese letztgenannte Belastung hat es der WBB angetan. Sie ärgert sich „vornehmlich“ über „die Beiträge zur Erwerbslosenversicherung, die die deutschen Betriebe veranlassen, ins Ausland überzusiedeln“. Wir gratulieren dem Ausland zu diesem Zuwachs von Menschen, die gern patriotische Deutsche geblieben wären, wenn die Erwerbslosen still in einer Ecke verhungern wollten. Die WBB hat im Berichtsjahr 90 Schlepper und Schleppkähne an die Reichsversicherungsbank in Amsterdam „abgeben“ müssen, gegen 28 im Jahr vorher. „Das Jahr 1930 hat mit einer neuen Flucht von Betrieben ins Ausland eingesetzt“, sagt der Jahresbericht. Kein Wort der Kritik hat der Bericht über diese Flüchtlinge, die nur solange Patrioten sind, als es was einbringt (z. B. 720 Mill. nach dem „Ruhrkampf“), die aber auf das Vaterland pfeifen, sobald es in Not kommt.

Für Massnahmen zur Unfallverhütung gab die WBB je Kopf der Versicherten 2,47 Mark aus, für Verwaltung 74 Mark. Für Verstösse verhängte die Genossenschaft in 29 Fällen 360 Mark Geldstrafen oder je Sündenfall 12,40 Mark. Ihrem unbefriedigenden Bericht setzt die WBB die Krone auf durch die Forderung, die Gesetzgebung solle die sozialpolitischen Leistungen darauf prüfen, „wie weit diese einer Einschränkung zu unterworfen sind“. Das ist für eine sozialpolitische Körperschaft allerlei. „Auch den Wegfall der Zwergrenten bis etwa zu 25 Proz. halten wir für geboten“. Diesem Wunsch hat die Notverordnung vom 8. Dezember leider Rechnung getragen.

Die Elbeschiffahrts Berufsgenossenschaft (EBG) teilt in ihrem Geschäftsbericht 1930 mit, dass sich die Zahl der versicherten Betriebe von 3 449 auf 3 501 erhöhte, die Zahl der Versicherten von 15 943 auf 19 101. Die Zahl der Unfälle stieg von 1793 auf 2028, die der Todesfälle von 35 auf 38. Von je 1000 Versicherten verunglückten 106,2 (112,5), davon tödlich 1,98 (2,2). 200 (167) Unfälle kamen zur erstmaligen Entschädigung. Diese Zunahme der schweren Unfälle erklärt der Bericht durch den Hinzutritt eines (verlotterten) Grossbetriebs. Ausserdem, sagt der Bericht, habe die schlechte Wirtschaftslage die bessere Ausgestaltung der Betriebsmittel verhindert. Nach dieser Verteidigung der nachlässigen Betriebsinhaber will der Bericht glauben machen, dass „mangelhafte Betriebseinrichtungen“ nur in 29 Fällen für Unglücksfälle ursächlich waren. Dabei mussten von 3 316 überholten Betriebsmitteln 34,3 Proz. beanstandet werden. Nur 2180 „genüigten völlig“. Von dem Rest veranlassten viele Betriebsmittel zu mehreren Beanstandungen. Im ganzen stieg die Zahl der Beanstandungen von 1 439 (1929) auf 3 052 oder 112,5 Proz., während die Zahl der

geprüften Betriebsmittel nur um 58 Proz. stieg. Der Bericht sagt dann: „Durch Unkenntnis und Gleichgültigkeit der Versicherten... wird die Wirkung der Unfallverhütungsvorschriften durchkreuzt“.

Die Berufsgenossenschaften sind eben Unternehmerorganisationen. Von der ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft liegt uns kein Bericht vor. Im Osten Deutschlands denkt man nicht nur langsam. Im Jahre 1928 zählte man in 5 018 Betrieben 14 502 Beschäftigte, die 1 113 Unfälle erlitten, wovon 23 tödlich ausgingen.

Zum Schluss sei noch bemerkt, dass

alle zwei skizzierten Berichte ellenlange „Bedenken gegen den Entwurf eines Uebereinkommens über den Schutz der mit dem Beladen und Entladen von Schiffen beschäftigten Arbeitnehmer gegen Unfall“ veröffentlichten. Wie bekannt, ist die deutsche Regierung eingeschwenkt und hat diesen „Bedenken“ entsprochen. Um so dringender ist zu wünschen, dass die Forderung der deutschen Gewerkschaften nach Einfluss auf die Verwaltung der Berufsgenossenschaften endlich Erfolg hat. Dann wird auch die Zahl der Opfer der Arbeit auf und am Wasser eingedämmt werden können.

Carl Lindow

Erhebung über die Arbeitsvermittlungssysteme in den Häfen

Frankreich. Nach den uns soeben zugegangenen Angaben muss in den Häfen von Dünkirchen, Calais und St. Nazaire jeder Arbeiter, der sich um Arbeit bewirbt, ein Gewerkschaftsbuch besitzen. Im Hafen von Bordeaux muss der Arbeiter im Besitze einer Berufsnachweiskarte sein, die ihm nach dem dreijährigen Aufenthalt von einer aus 6 Vertretern der Arbeitgeber und 6 Vertretern der Arbeiter bestehenden Kommission verabfolgt wird.

Deutschland. Die diesbezügliche Regelung in Deutschland bildet eine Ausnahme in günstigem Sinne. In diesem Lande bestehen für die Hafentarbeiter besondere Arbeitsnachweise, die teils unter der Aufsicht des Staates stehen, teils von Privaten (Arbeitgebern) errichtet wurden.

In Hamburg, Bremen und Bremerhaven bestehen sowohl staatliche, wie auch private Arbeitsnachweise für Hafentarbeiter. In Bremen bestehen für ständige, lose und übrige Arbeiter besondere Nachweise. In Emden ist die Arbeitsvermittlung ausschliesslich in privaten Händen.

In den grossen Binnenhäfen Mannheim, Duisburg und Berlin wird die Arbeitsvermittlung mittels besonderer Fachabteilungen des bestehenden staatlichen Arbeitsnachweises vorgenommen.

Es besteht nirgends ein Zwang für Arbeitgeber, den staatlichen Nachweis in Anspruch zu nehmen. Arbeitnehmer werden jedoch nur in Einzelfällen ohne Inanspruchnahme der bestehenden Arbeitsnachweise für Hafentarbeiter aufgenommen. Von den Arbeitnehmern wird in den hier angeführten Häfen, mit Ausnahme von Mannheim, wo keine Bedingungen gestellt werden, verlangt, dass sie die Hafentarbeit als ihren regelmässigen Beruf ausüben. In Hamburg ist es eine Voraussetzung für ständige Arbeiter, den Nachweis zu liefern, dass dieselben als zeitweilige Arbeiter bereits beschäftigt waren. Von den zeitweiligen Arbeitern wird eine besondere körperliche Eignung für die Hafentarbeit verlangt. An die übrigen Arbeiter (Aushilfsarbeiter) wird keine besondere Bedingung gestellt. In Berlin wird ein Beweis einer einjährigen Berufstätigkeit im Hafen gefordert. In Duisburg sind auf

Grund einer Uebereinkunft die Arbeitgeber und Arbeitnehmer verpflichtet, von dem Arbeitsnachweis Gebrauch zu machen. Während in Bremerhaven, Mannheim und Berlin die Arbeitgeber hinsichtlich der Arbeitskräfte freie Wahl haben, ist es in den anderen Häfen nicht der Fall. In Hamburg werden in den staatlichen Vermittlungsstellen die Aufnahmen nach Nummern vorgenommen. In Bremen ist die freie Auswahl insofern erlaubt, soweit es sich um Facharbeiter handelt. In Emden hingegen werden die Facharbeiter dem Range nach behandelt und die Gelegenheitsarbeiter können frei gewählt werden. In Duisburg geschieht die Anwerbung dem Range nach.

Die Aufsicht und Verwaltung der staatlichen Arbeitsnachweise bzw. der staatlichen Facharbeiternachweise sind paritätisch zusammengesetzt aus den Beamten des Arbeitsnachweises, den Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Die privaten Arbeitsnachweise werden vielfach paritätisch verwaltet (Arbeitgeber und Arbeitnehmer).

Andere Arten von Vermittlung ausser den besprochenen gibt es kaum. In einzelnen Hafenstädten werden die Hafentarbeiter durch die Stauer oder Vertreter der Arbeitgeber direkt eingestellt. Diese Art von Aufnahme bildet jedoch eine Ausnahme und ist nur in besonders dringenden Fällen zulässig.

Grossbritannien. Es ist schwer, eine Uebersicht über die bestehenden Zustände in diesem Lande auf dem Gebiete der Arbeitsvermittlung zu bekommen, wenn man die Arbeitsregister, die in den meisten Häfen bestehen, nicht berücksichtigt. Von den in unserer Erhebung besprochenen Häfen bilden Manchester und Glasgow insofern eine Ausnahme im ungünstigen Sinne, da dort keine Arbeitsregister bestehen. Verwickelter wird die Lage, wenn festgestellt wird, dass auch in Häfen, wo die Hafentarbeiter registriert werden, die eigentliche Arbeitsvermittlung nicht direkt unter der Leitung derjenigen Stellen, die die Registrierung vornehmen, ausgeübt wird, sondern absondert von ihnen geschieht.

(Fortsetzung folgt)

SEELEUTE

Opfer der Arbeit

Die deutschen Seeleute sind in der See-Berufsgenossenschaft gegen Unfall versichert. Es wäre vielleicht richtiger zu sagen: die Seeleute sind gegen die Folgen eines Unfalles (zeitweilige oder dauernde Beschränkung der Erwerbstätigkeit; bei Todesfall-Unterstützung der Hinterbliebenen) versichert. Wenn auch die Unternehmer sich wenig um die Möglichkeit eines Unfalls kümmern, so drückt sie doch die Last der blanken Zechinen, die sie für die Folgen eines Unfalls zahlen müssen und deshalb haben sie zwar nicht individuell aber doch als Reederkorporation ein Interesse an der Verhütung der Unfälle. Aber immer wieder weckt die geldliche Belastung der Reeder durch die Berufsgenossenschaft die Lust, ihre Beteiligung an der Seeschifffahrt auf den Profit zu beschränken. Sie stehen in vorderster Linie der deutschen Unternehmer, die ja allgemein über die sozialpolitischen Lasten jammern. Die Notverordnung vom 8. Dezember 1931 hat durch die Beseitigung kleiner Renten die Unfallast der deutschen Unternehmer eingeschränkt. Das wird zur Folge haben, dass die Reeder auch bei der Unfallverhütung sparen werden, denn wie gesagt, sie fühlen nicht den Unfall, sondern nur die pekuniären Folgen, die ja nun zu einem erheblichen Teil beseitigt

sind. Im Berichtsjahre (1930) waren in der See-Berufsgenossenschaft (SBG) 1350 Betriebe mit rund 53 000 Vollbeschäftigten versichert. Die Zahl der Vollbeschäftigten finden die Berufsgenossenschaften dadurch, dass sie die Zahl sämtlicher geleisteten Arbeitstage durch 300 teilen. Durch die Heberollen der SBG gingen 65 628 Personen, was von einer erheblichen Fluktuation unter den Seeleuten zeugt. Der SBG wurden 1930 insgesamt 4753 Unfälle mit 254 Todesfällen gemeldet. Auf der Kaufahrteiflotte ereigneten sich 3484 Unfälle mit 179 Todesfällen, auf der Fischereiflotte 590 Unfälle mit 56 Todesfällen und in „verwandten Betrieben“ wurden fünf Unfälle gezählt. Daneben werden besonders registriert 656 Berufserkrankte mit 19 Todesfällen. Selbstverständlich ist die Zahl der erkrankten Seeleute grösser gewesen. Die eben genannte Zahl umfasst jene Seeleute, die von einer als Unfall anerkannten und deshalb entschädigungspflichtigen Krankheit befallen wurden. Darunter waren nicht weniger als 641 an Malaria erkrankte Seeleute, von denen 18 starben. Die SBG möchte deshalb die Seeleute verpflichten, unter allen Umständen Chinin zu schlucken. Auf Wunsch der Versichertenvertreter ist von dem Erlass einer solchen Vorschrift „bis zum Vorliegen weiterer Erfahrungen“ Abstand genommen worden. So einfach,

wie sich die SBG die Sache machen will, ist sie denn doch nicht. Chinin bannt zwar das Fieber, es hat aber für viele Menschen andere gesundheitliche Schäden zur Folge, und meistens wird nur deshalb die Einnahme von Chinin abgelehnt. Wenn die SBG alle Widerstrebenden zwingen will, dann muss sie auch für die Folgen des Chininschluckens eintreten. Es geht nicht an, jemand krank zu machen, nur um sich selbst von den pekuniären Folgen einer als Unfall anerkannten Krankheit zu sichern.

Auf Totalverlust oder Verschollenheit von Schiffen sind 114 Todesfälle zurückzuführen. Nach Lloyds Register betrug die deutsche Verlustziffer 0,73 Proz., nach den Listen der SBG 0,69 Proz. Der Durchschnittsverlust der Welthandelsflotte betrug 0,59 Proz. Erstmals entschädigt wurden 279 Unfallverletzte und die Hinterbliebenen von 117 Getöteten. In 917 Fällen musste die SBG das Krankengeld und die Kosten des Heilverfahrens tragen. Unter den erwähnten 117 Toten waren 10 Kapitäne, 15 Steuerleute, 14 Maschinisten, 2 sonstige Angestellte, 47 Angehörige des Deckpersonals, 18 des Maschinenpersonals, 6 des Küchenpersonals. An Entschädigung zahlte die SBG für 4026 alte und neue Unfälle 37 Mill. Mark.

Die Zweiganstalt der SBG (kleine Seefischerei etc.) meldete bei 12 000 Versicherten 341 (1929: 295) Unfälle mit 23 (34) Todesfällen. Seebertsgenossenschaft und Zweiganstalt meldeten also für 1930 insgesamt 5 076 Unfälle mit 277 Todesfällen.

Wir verweisen auf die Schlussbetrachtung zum gleichnamigen Aufsatz unter der Rubrik „Transportarbeiter“.

Carl Lindow

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei (II)

Deutsche Heringsfischerei

Fangplätze der deutschen Heringsfischerei sind die Nordsee, einschliesslich Shetlandinseln, und der englische Kanal. Die Fangzeit dauert von Ende Mai bis Ende November. Zum deutschen Heringsfang werden verwendet 5 Heringsdampfer, 64 Dampflogger, 54 Motorlogger und 10 Segellogger, die zu Motorlogger umgebaut werden. 1931 war nur ein Segellogger in Fahrt. Die Fahrzeuge haben einen Gehalt von 150 bis 300 B.R.T.

Besatzungsstärke

Die Besatzung der Heringsdampfer besteht aus 19, der Dampflogger aus 17, der Motorlogger aus 16 und der Segellogger aus 15 Mann. Sie setzt sich folgendermassen zusammen:

	Dampfer	Dampflogger	Motorlogger	Segellogger
Kapitän	1	1	1	1
Steuermann	1	1	1	1
Koch	1	1	1	1
Matrosen	7	7	7	7
Leichtmatrosen	3	3	3	3
Jungen	2	2	2	2
Maschinisten	2	1	1	—
Heizer	2	1	—	—

Anmusterung

Die Besatzung wird für die ganze Fangzeit angemustert. Eine Lösung des Heuervertrages während der Saison kann nur auf Grund von Paragraph 628 des Bürgerlichen Gesetzbuches erfolgen.

Heuer und Fanganteil

Alle Besatzungsmitglieder, mit Ausnahme der Kapitäne und Maschinisten, erhalten eine feste Monatsheuer und Tonnengeld.

Der Kapitän bezieht Fanganteile vom Bruttoerlös des Gesamtanges seines Fahrzeuges. Der Maschinist erhält nur feste Heuer. An fester Heuer wird ausgezahlt:

	RM pro Monat		RM pro Monat
Steuermann mit Patent	118.—	1. Maschinist	298.—
„ ohne Patent	102.—	2. Maschinist sowie Maschinisten auf Dampf- und Motorloggern	244.—
Koch	92.—	Gepflichteter Motorführer mit weniger als 6 Monaten Fahrzeit	108.—
Matrosen	92.—		
die 2 ältesten Leichtmatrosen	64.—		
der jüngste Leichtmatrose	47.50		
Junge	55.—		

Tonnengeld

Die Besatzung erhält für jede handelsübliche Tonne Heringe:

	Pfennige			
	Dampfer	Dampflogger	Motorlogger	Segellogger
Steuermann mit Patent	30 1/2	33 1/2	38 1/2	46 1/2
„ ohne Patent	27 1/2	28 1/2	31 1/2	41 1/2
Koch und Matrose	22 1/2	24	28	34 1/2
älteste Leichtmatrosen	16	16 1/2	20 1/2	25 1/2
jüngste Leichtmatrosen	10	11	13 1/2	18
Junge	7 1/2	9	9 1/2	12 1/2
Heizer	22 1/2	24	—	—
Kapitän	—	—	—	—

Anteil am Bruttoerlös

Ein als Lampentrimmer beschäftigter Matrose erhält einen Zuschlag von RM 15.— pro Reise. Jeder Mann der Besatzung hat nach einer Reise Anspruch auf 1/16 Tonne Heringe mit Fass. Für das Löschen des Fanges erhält die gesamte Besatzung am Ende jeder Reise insgesamt RM 30.—

Das Durchschnittsergebnis der Saison 1930 betrug:

Heringsdampfer	2600 Fässer	Motorlogger	1700 Fässer
Dampflogger	2200 „	Segellogger	775 „

Bei Zugrundelegung dieses Ergebnisses und der Heuern von 1931 betrug das Einkommen während der sechsmonatigen Saison (siehe am Ende):

Verpflegung

Die Verpflegung der Besatzung erfolgt auf Rechnung des Reeders, der den Proviant liefert. Solange sich das Schiff in Fahrt befindet, liefert der Reeder stets den Proviant. Wird während der Liegezeit im Hafen an Bord nicht gekocht, so erhält die Besatzung ein Verpflegungsgeld von RM 3.— pro Kopf und Tag. Die Verpflegung wird auf Grund der gesetzlichen Speisepolitik gewährt.

Auf jedem Fahrzeug gibt es einen aus drei Personen bestehenden Verpflegungsausschuss, der die Aufsicht über die Verwaltung und ordnungsmässige Verwendung des Proviantes hat. Bei der Uebernahme des Proviantes muss ein Mann des Ausschusses zugegen sein.

Arbeitszeit

Während der Fahrt vom und zum Fangplatz beträgt die Arbeitszeit des Deckpersonals 8 Stunden täglich. Auf den Fangplätzen richtet sich die Arbeitszeit nach den Fangergebnissen. In der Regel beträgt sie nicht mehr als 10 Stunden täglich. Die Nachtwachen sind in der Arbeitszeit einbegriffen. Die Fleet's (Stellnetze) werden morgens eingeholt und der Fang im Laufe des Tages verarbeitet. Die Netze werden abends wieder gestellt. Die Arbeitszeit des Maschinenpersonals beträgt durchweg 12 Stunden pro Tag. Die Dauer der Reise richtet sich nach dem Fangplatz, nach der Beschaffenheit des Fahrzeuges und nach dem Wetter. Sie schwankt zwischen 8 und 21 Tagen.

Arbeiten zwischen zwei Reisen

Die Mannschaft ist verpflichtet, den Fang zu löschen und die Ausrüstung für die neue Reise zu übernehmen. Für diese Arbeiten wird pro Reise eine Summe von RM 30.— bezahlt, die zu gleichen Teilen unter die Mannschaft verteilt wird.

Ueberarbeit

Auf See ist für das Deckpersonal der Begriff Ueberarbeit unbekannt. Das Maschinenpersonal erhält Ueberstundenvergütung, wenn es über die regelmässigen Wachen hinaus zu Arbeiten an der Maschinen- oder Kesselanlage herangezogen wird. Im Hafen erhält das Decks- und Maschinenpersonal Ueberstundenlohn für alle über 8 Stunden hinaus geleisteten Arbeiten.

Der Ueberstundenlohn beträgt für:

Steuerleute und Maschinisten	RM. 1,20	älteste Leichtmatrosen	RM. 0,50
Matrosen und Heizer	„ 0,90	jüngste Leichtmatrosen	„ 0,40
		Jungen	„ 0,28

Freizeit

Zwischen zwei Reisen muss die Liegezeit eines Fahrzeuges mindestens 72 Stunden betragen. Während dieser Zeit ist den Besatzungen mindestens 24 Stunden zusammenhängende Freizeit zu gewähren. Für Arbeit auf See an Sonn- und Feiertagen erfolgt keine Bezahlung.

Bei Beginn und Ende der Saison wird den Besatzungsmitgliedern, die nicht im Ausreisefahren wohnen, das Reisegeld 3. Klasse sowie die Unkosten für Gepäckbeförderung vergütet.

Sozialversicherung

Die Besatzungsmitglieder sind gegen Krankheit versichert. Die Beiträge zur Krankenversicherung werden zu 3/5 vom Versicherten und zu 2/5 vom Reeder bezahlt. Im Krankheitsfalle hat der Schiffsmann während 39 Wochen Anspruch auf ärztliche Behandlung, Arznei und notfalls auch auf Krankenhausbehandlung. Bei Erwerbsunfähigkeit infolge Krankheit erhält er 39 Wochen lang Krankengeld nach folgender Tabelle:

	Krankengeld pro Tag, einschliesslich Sonn- und Festtags		
	ledig	verheiratet	mit weniger als einem Kind
	RM	RM	RM
Kapitän	5.—	5.50	6.—
Steuermann	3.75	4.10	4.50
Maschinist	4.—	4.40	4.80
Koch, Matrosen und Heizer	2.85	3.10	3.40
Leichtmatrose	1.50	1.65	1.80
Junge	1.—	1.10	1.20

Die Besatzung ist auch gegen Unfall versichert. Die Versicherungskosten hat der Reeder allein zu tragen. Die Beiträge zur Erwerbslosen- und Invalidenversicherung werden vom Schiffsmann und Reeder zur Hälfte getragen.

Die Effekten (Ausrüstung) der Besatzung sind ebenfalls versichert. Bei Totalverlust erhält der

Kapitän	RM 750.—
Steuermann, Maschinist, Matrose, Heizer und Leichtmatrose	„ 600.—
Koch und Junge	„ 400.—

Bei Teilverlusten werden die verlorenen Sachen abgeschätzt und dementsprechend vergütet.

Die vorstehenden Arbeitsbedingungen sind tarifvertraglich festgelegt.

CHARGE	Heringsdampfer				Dampflogger				Motorlogger				Segellogger			
	Heuer	Anteil	Insges.	pro Monat	Heuer	Anteil	Insges.	pro Monat	Heuer	Anteil	Insges.	pro Monat	Heuer	Anteil	Insges.	pro Monat
Kapitän	—	3612.—	—	602.—	—	3312.—	—	552.—	—	2712.—	—	452.—	—	1160.—	—	240.—*)
Steuermann m.P.	708.—	793.—	1561.—	250.—	708.—	737.—	1445.—	240.—	708.—	677.—	1385.—	230.—	708.—	360.—	1068.—	178.—
Steuermann o.P.	612.—	715.—	1327.—	221.—	612.—	627.—	1239.—	206.—	612.—	554.—	1166.—	194.—	612.—	322.—	934.—	156.—
Koch	552.—	585.—	1137.—	190.—	552.—	528.—	1080.—	180.—	552.—	392.—	944.—	158.—	552.—	268.—	820.—	137.—
Matrose	552.—	585.—	1137.—	190.—	552.—	528.—	1080.—	180.—	552.—	392.—	944.—	158.—	552.—	268.—	820.—	137.—
ält. Leichtmatrose	384.—	416.—	800.—	133.—	384.—	363.—	747.—	124.50	384.—	360.—	744.—	124.—	384.—	197.—	581.—	96.50
jüng.	285.—	260.—	545.—	91.—	285.—	242.—	527.—	88.—	285.—	237.—	522.—	87.—	285.—	139.—	424.—	70.50
Junge	210.—	195.—	405.—	67.50	210.—	198.—	408.—	68.—	210.—	167.—	377.—	63.—	210.—	96.—	306.—	51.—
1. Maschinist	1788.—	—	—	298.—	1464.—	—	—	244.—	1464.—	—	—	244.—	—	—	—	—
2. „	1464.—	—	—	244.—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Motorführer mit wenig. als 6 Mon.	—	—	—	—	—	—	—	—	1008.—	—	—	168.—	—	—	—	—
Heizer	552.—	585.—	1137.—	190.—	552.—	528.—	1080.—	180.—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) Dem Kapitän auf Segelloggern sind RM 240 pro Monat garantiert.

ESPERANTO

Verkehrszeichen in Esperanto

Die Gemeindeverwaltung der französischen Stadt Cannes hat beschlossen, neben der französischen Sprache auch Esperanto für die Strassenverkehrszeichen zu verwenden. Es sind bereits die ersten Verkehrszeichen angebracht worden, die Texte in der französischen Sprache und in Esperanto tragen (z. B.: „Sens interdit — Malpermesita direkto“, „Ralentir! Dangereux — Malpli rapide! Dangero“, „Cabine téléphonique publique — Telefono publika“ etc.) Cannes ist die erste Stadt, die zur derart prak-

tischen Anwendung des Esperanto für den Verkehr schreitet.

Wachsendes Interesse für Esperanto

Trotz der Wirtschaftskrise, die die Aufmerksamkeit von kulturellen Bestrebungen ablenkt, erfreut sich Esperanto wachsenden Interesses, insbesondere in den breiten Volksschichten.

Der Schwedische Arbeiter-Bildungsverband (A. B. F.) hat im Studienjahre 1930/31 299 Esperantokurse eingerichtet (i. J. 1929/30 251 Kurse); etwa 4500 Personen haben diese Kurse besucht. Das Schwedische Esperanto-Institut hat einen Korrespondenzkursus herausgegeben, der bisher 20 000 Abnehmer hat.

In der zweiten Hälfte des vorigen Jahres hat die Radio-Station Osaka (Japan) einen Esperantokursus ausgesandt. Während des Kurses hat man 20 000 Lehrbücher herausgegeben, die im Laufe einiger Wochen völlig vergriffen waren. Nach der Beendigung des Kurses haben 625 Personen an einer schriftlichen Prüfung teilgenommen.

Der holländische Arbeiter-Bildungsverband hat im Einvernehmen mit der holländischen Arbeiter-Esperanto-Föderation einen Radiokursus herausgegeben, der durch das Mikrophon des Arbeiter-Radiobundes erklärt wird. Obwohl für den Kurs aus gewissen Gründen keine Propaganda gemacht werden konnte und die Zeit der Aussendung sehr ungünstig ist, haben sich mehr als 600 Personen zur Teilnahme angemeldet.