

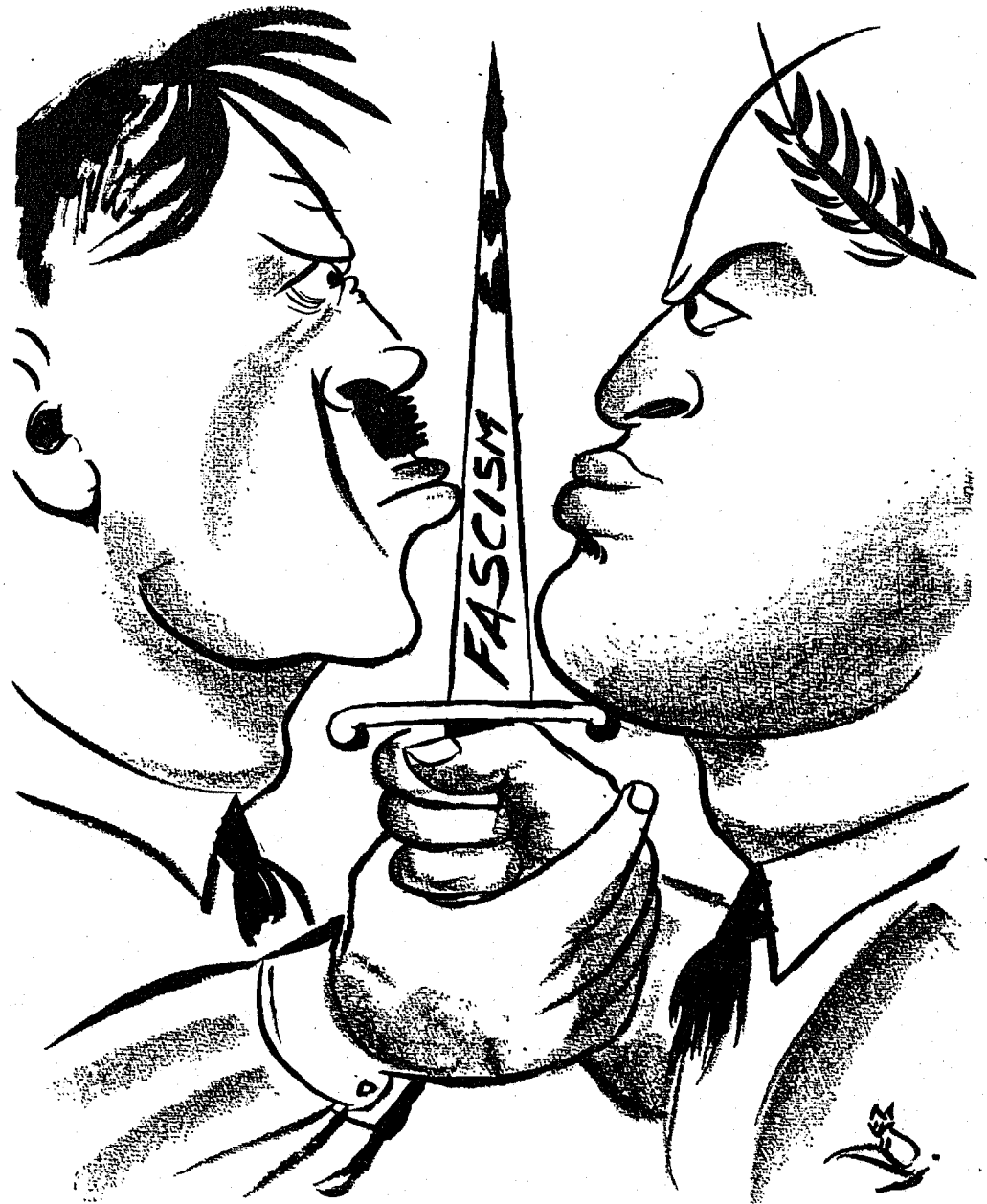
# WIRTSCHAFTLICHE

## ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

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

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

### ARBEITERMORD



#### INHALT:

<b>Allgemeines:</b>	
Hakenkreuz über Deutschland . . . .	38
Mitteilungen des Sekretariats. . . .	39
Esperanto . . . . .	39
<b>Eisenbahner:</b>	
Nochmals die Einmann-Besetzung . .	40
Dienstunfähigkeit des Lokomotivperso- nals und deren Folgen (IV). . . . .	41
Die Streckenarbeiter als Opfer der Krise und Rationalisierung . . . . .	42
Die deutschen Eisenbahner fordern ein staatliches Verkehrsmonopol (I) .	44
<b>Transportarbeiter:</b>	
Auspuffgase — eine Berufsgefahr der Kraftfahrer. . . . .	45
<b>Luftfahrt:</b>	
Jahresbericht einer faschistischen Ge- werkschaft. . . . .	46
<b>Seeleute:</b>	
Triumphgeheul der deutschen Unter- nehmer. . . . .	47
Bekanntmachung über Befähigungs- atteste für Rudeter. . . . .	47
Die Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei (XII) . . . . .	48

Das gemeinsame Ideal germanischer und lateinischer „Kultur“

# Hakenkreuz über Deutschland

Der Würfel ist gefallen.

In Deutschland herrscht heute die faschistische Diktatur, absolut, brutal, rücksichtslos. Mit deutscher Gründlichkeit.

In den Jahren, die verstrichen sind seit dem Weltkriege, der, nicht zu vergessen, mit Proletariern, gegen Proletarier, für Freiheit, Demokratie, Gleichberechtigung, Menschlichkeit und für die Befreiung aus jeglicher Form von Unterdrückung geführt wurde, hat die Reaktion in einem Lande nach dem andern triumphiert und die Macht an sich gerissen. Es begann mit Ungarn, nachdem schon während der Kriegsjahre die Arbeiterklasse Finnlands in blutiger, tierischer Weise von den Weissgardisten mit Hilfe deutscher Truppen niedergeschlagen worden war. Nach Ungarn kam Italien. Auf Italien folgten der Balkan und die russischen Randstaaten, dann Spanien, das einzige Land jedoch, wo es der Arbeiterklasse gelang, sich aus den Krallen der Diktatur wieder loszuringen. Nach Spanien kam Polen. Nach Polen Deutschland! Und nach Deutschland... folgen andere Länder, wenn die Arbeiterschaft überall weiter tatenlos zusieht.

Als Mussolini im Oktober 1922 nach seinem Marsch auf Rom die Macht ergriff, die Arbeiterklasse aller Rechte beraubte, ihre Organisationen vernichtete, deren Besitzungen stahl, die Mitglieder verfolgte, in die Gefängnisse warf und mit oder ohne gerichtliche Verurteilung mordete, sand der Internationale Gewerkschaftsbund allen seinen Gewerkschaftszentralen ein Schreiben, worin auf die Vorkommnisse in Italien hingewiesen wurde, worin vor einer eventuellen ähnlichen Entwicklung der politischen Verhältnisse in andern Ländern gewarnt und dazu aufgefordert wurde, in den einzelnen Ländern rechtzeitig Abwehrmassnahmen zu treffen, damit faschistische Tendenzen schon im Keime erstickt werden könnten. Soweit man dieses Schreiben nicht bloss Kenntnis nehmend beiseitelegte, soweit man auf dessen Inhalt reagierte, bestanden die Antworten der verschiedenen Gewerkschaftsbünde aus der beruhigenden Versicherung, dass, was in Italien geschehen war, unmöglich im eigenen Lande geschehen könne. Die Verhältnisse seien anders, Mentalität und Tradition der Bourgeoisie seien verschieden von Italien, vor allem aber sei die Arbeiterbewegung stark und sie würde nie und nimmer zulassen, dass die Reaktion nach der Macht greife. „An der langjährigen Gewerkschaftsarbeit dürften die Machtgelüste der Nationalsozialisten scheitern“,

hiess es in der Antwort der deutschen Gewerkschaftszentrale.

Seitdem hat es an ständigen Warnungen gegen diesen verderblichen Optimismus nicht gefehlt, auch nicht in den Kreisen der I.T.F. Fast jeder ihrer Kongresse hat sich mit der Gefahr der fortwährend und überall wachsenden Reaktion befasst, zuletzt noch der Prager Kongress vom August 1932. Unter dem Eindrucke der im Juli stattgefundenen Reichstagswahlen forderte der Kongress nochmals alle angeschlossenen Organisationen, alle in den Transportbetrieben beschäftigten Arbeiter und die Arbeiterbewegung als solche auf, „sich der stets wachsenden Gefahr bewusst zu sein“, und er beauftragte den Generalrat der I.T.F., „gemeinsam mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund die Massnahmen zu treffen, welche nötig sind, um die organisierte Arbeiterschaft in geschlossener Aktion gegen die alle bedrohende Reaktion einzusetzen“.

Es hat alles nichts geholfen. Die Besprechungen mit dem Vorstand des Internationalen Gewerkschaftsbundes, angeregt durch den Generalrat der I.T.F., fanden erst nach vielen Monaten statt, u. z. in einem Augenblicke, wo Hitler in Deutschland nur noch die Hand auszustrecken brauchte, um die Macht, die ihm niemand im Ernste streitig machte, zu ergreifen. Noch erbot sich die Exekutive der I.T.F. dazu, die deutsche Arbeiterschaft bei jeder Aktion, die sie noch gegen den Faschismus einleiten sollte, zu unterstützen, für die deutsche Arbeiterschaft zu tun, was die I.T.F. beim Boykott gegen Ungarn tat, was sie und die ihr angeschlossenen Organisationen im Kriege von Polen mit Sowjetrussland taten. Es war vergeblich. Die Vertreter der deutschen Organisationen legten auf diese Hilfe keinen Wert. Man hoffte, man vertraute, nur der Himmel mag wissen, worauf, und das einzige Argument, das einem entgegengehalten wurde, hiess: „Deutschland ist kein Italien!“.

Die seit dem Siege der „nationalen Revolution“ verstrichenen wenigen Wochen haben die Richtigkeit dieser Behauptung bewiesen, leider aber in einem andern Sinne, als man es meinte. Wozu Mussolini in Italien ein paar Jahre gebraucht hat, das ist Hitler schon in diesen paar Wochen gelungen: die Festigung der unumschränkten Herrschaft über alles und alle, die Vernichtung von allem, was die deutsche Arbeiterbewegung in zwei Generationen geschaffen und aufgebaut hat. Die politischen Parteien, die sozialdemokratische und die

kommunistische, sind so gut wie verschwunden. Letztere ist verboten worden und führt unterirdisch ein ständig gefährdetes Dasein, erstere wird noch geduldet, obgleich ihre Presse verboten ist, in Wirklichkeit ist sie aber völlig machtlos. Die Gewerkschaften bestehen noch. Ihr Verwaltungsapparat ist intakt, ihre Gebäude und sonstigen Besitzungen wurden noch nicht beschlagnahmt. Es sind aber nicht mehr die gleichen Gewerkschaften, die seinerzeit gemeinsam mit den Organisationen der andern Länder die internationalen Arbeiterorganisationen wieder ins Leben riefen, um national und international den Kapitalismus zu bekämpfen und den Sozialismus im Kampfe von Klasse gegen Klasse zu verwirklichen. Sie haben sich „neu-orientiert“, d. h. haben sich bereit erklärt, mit den heutigen Machthabern zusammenzuarbeiten. Sie stellen sich auf den Boden der gegebenen Tatsachen, und machen den „ehrlichen Versuch, aus den durch den Umsturz gegebenen neuen Tatbeständen eine neue Plattform für das Verbandsleben zu schaffen“.

Was die der I.T.F. angeschlossenen Organisationen anbetrifft, so ist die Verbindung so gut wie abgeschnitten. Was wir über deren Tun und Lassen erfahren, müssen wir aus ihren der Zensur unterstellten Zeitungen herauslesen, eine Lektüre, die einen mehr und mehr in Schrecken und Erstaunen versetzt. Ob sie sich noch als Mitglieder der I.T.F. betrachten? — wir wissen es nicht. Fest steht nur, dass Jochade, Vertreter der Eisenbahnerorganisation im Generalrat der I.T.F. sein Amt im Vorstand seiner Organisation auf Grund der Tatsache niedergelegt hat, dass er dieses Amt überhaupt inne hatte, und „um der Neu-Orientierung in der Verbandsarbeit nicht im Wege zu stehen“. Wie dem auch sei — Deutschland scheint auch in dieser Hinsicht kein Italien zu sein —, die Exekutive der I.T.F. wird sich in ihrer demnächst stattfindenden Sitzung mit der infolge der jüngsten Ereignisse in Deutschland geschaffenen Situation zu beschäftigen haben. Fest steht auf jeden Fall, dass, wie schon in Prag vorausgesagt, der in zwei Jahren in Madrid abzuhaltende Kongress der I.T.F. sich von seinen Vorgängern in bezug auf seine Zusammensetzung stark unterscheiden wird.

Aber darüber hinaus wird die Leitung unserer Internationale nochmals untersuchen müssen, was für Lehren die Arbeiterklasse aus den Ereignissen in Deutschland zu ziehen hat und was für Konsequenzen aus diesen Lehren gezogen werden müssen, wenn nicht innerhalb weniger Jahre der Faschismus die Arbeiterschaft ganz Europas unter seinen Füßen zertreten soll.

## Mitteilungen des Sekretariats

Optimismus gleich welcher Form ist heute mehr denn je verbrecherisch. Nicht diejenigen waren und sind „Defaitisten“, welche ihre Stimme dagegen erhoben haben, den Einfluss und die Möglichkeiten des Faschismus zu unterschätzen und die Macht und Stärke der Arbeiterbewegung zu hoch einzuschätzen. Die eigentlichen „Defaitisten“ waren und sind die „Optimisten“, die Warnungen in den Wind schlugen, die glaubten, dass, was in Italien möglich war, in andern Ländern nicht vorkommen könne und die schon den Gedanken an die Möglichkeit, dass die Arbeiterbewegung vernichtet werde, wenn sie nicht rechtzeitig national und international Massnahmen zum Angriff und zur Verteidigung gegen den wachsenden Faschismus trifft, hochmütig von der Hand wiesen.

Inzwischen kann es für die I.T.F. gegenüber dem heutigen Regime in Deutschland nur eine Richtlinie geben: rücksichtslose Bekämpfung. Wie die I.T.F. in Italien die schwarze Pest bekämpft hat und noch bekämpft, so wird sie in Deutschland die braune Pest mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln bekämpfen müssen, im Interesse der Arbeiter in solchen Ländern, wo die Reaktion noch nicht triumphiert hat, im Interesse der Arbeiter in den Ländern, wo das faschistische Monstrum alles schändet, martert und würgt, was den Idealen der Internationale treu bleiben will, vor allem aber im ureigensten Interesse der deutschen Arbeiterklasse selber.

### Zwei Ex-Sozialisten Wie freut es mich, Sie wiederzuseh'n!



Mussolini empfängt Macdonald auf dem Flugplatz Osti.

Mr. Winston Churchill beurteilte diese Begegnung bei der Debatte im englischen Unterhaus folgendermassen:

„Welch ein Schauspiel! Der Meister sentimentaler Worte und der Meister brutaler Taten in Rom vereinigt, um die Abrüstungskonferenz zu retten.“

### Betr. Versand des Presseberichtes

Es war bisher üblich, den Beziehern unseres Monatsblattes „I.T.F.“ gleichzeitig auch den Pressebericht zugehen zu lassen.

Im Hinblick auf die damit verbundene umfangreiche Arbeit, die grossen Portouunkosten und schliesslich die Tatsache, dass viele unserer Nachrichten von der Tages- und Gewerkschaftspresse übernommen werden, haben wir beschlossen, ab dieser Nummer unseren Zeitungssendungen keinen Pressebericht mehr beizulegen.

Beziehern, die auf Zusendung dieser Beilage bestehen, werden wir sie auf schriftliche Bitte auch in Zukunft zukommen lassen. Diesbezügliche Ersuchen wolle man bis spätestens 30. April d. J. an uns richten.

### Mitgliederstand am 1. Januar 1933

Die Organisationen, welche unsern Fragebogen über den Mitgliederstand vom 1. Januar 1933 noch nicht beantwortet haben, werden nochmals dringend ersucht, dieses Versäumnis umgehend nachzuholen.

### Eingegangene Beiträge

Für 1932  
Dänische Transportarbeiter . . . . . fl. 1 136.25  
Irische Transportarbeiter . . . . . „ 100.—

	Für 1933
Belgische Eisenbahner . . . . .	fl. 2 000.—
Belgische Transportarbeiter . . . . .	„ 184.—
Dänische Transportarbeiter . . . . .	„ 2 480.—
Estländische Eisenbahner . . . . .	„ 40.—
Französische Eisenbahner . . . . .	„ 3 894.98
Französische Seeleute . . . . .	„ 120.—
Englische Eisenbahnangestellte (R.C.A.) . . . . .	„ 3 479.90
Englische Kleinhandlungsangestellte (N.U.D.A.W.) . . . . .	„ 302.32
Irische Transportarbeiter . . . . .	„ 400.—

### Bevorstehende Kongresse

Eisenbahner Niederländisch-Indiens: am 20. und 21. April in Bandoeng;  
Strassenbahner Jugoslawiens: am 24. April in Belgrad; Lokomotivpersonal der Tschechoslowakei: am 24. und 25. April in Prag;  
Eisenbahner Luxemburgs: am 29. und 30. April in Rümelingen;  
Transportarbeiter der Schweiz: vom 20. bis 22. Mai in Biel;  
Eisenbahnangestellte (R.C.A.) Englands: vom 22. bis 25. Mai in Felixstowe;  
Eisenbahner der Schweiz: am 31. Mai.  
Lokomotivpersonal Schwedens: vom 11. bis 14. Juni in Stockholm.



### I. T. F.-Verbände unterstützen die I. F. E. T. T.

Die junge Internationale Föderation esperantistischer Transport- und Verkehrsarbeiter, welche aus freigewerkschaftlich organisierten Transport- und Verkehrsarbeitern besteht, erfreut sich einer immer wachsenden Aufmerksamkeit seitens der der I.T.F. angeschlossenen Verbände. Es wächst nicht nur die Anzahl der Verbände, welche der I. F. E. T. T. im besonderen und dem Esperanto im allgemeinen in ihren Organen Raum zur Verfügung stellen, sondern es haben sogar in der letzten Zeit einige Verbände der I. F. E. T. T. eine finanzielle Unterstützung gewährt, was in dieser grossen Krise, die auch die Gewerkschaftsbewegung stark in Mitgliedenschaft zieht, besonders hoch eingeschätzt werden muss.

Die österreichische Sektion der I. F. E. T. T. hat bereits von verschiedenen gewerkschaftlichen Organisationen etwa 600 Schilling an Unterstützung erhalten; die holländischen Genossen bekommen vom Holländischen Eisenbahnverband einen jährlichen Beitrag von 100 hfl., vom Transportarbeiterverband einen einmaligen Beitrag ebenfalls von 100 hfl. Der Schweizerische Eisenbahnverband hat beschlossen, dem internationalen Sekretariat der I. F. E. T. T. eine Unterstützung von 100 Fr. zu gewähren. Die schwedischen Genossen haben uns vor kurzem mitgeteilt, dass auch der Schwedische Eisenbahnverband beschlossen hat, die I. F. E. T. T. finanziell zu unterstützen, u. z. durch je 100 Kronen an das internationale Sekretariat und an die schwedische Sektion der I. F. E. T. T. Das alles beweist, dass man doch langsam beginnt, Esperanto in unseren Kreisen richtig einzuschätzen.

### Esperanto in der Presse

Das in Antwerpen erscheinende Organ der Sozialistischen Antikriegsliga, „Neen“, hat eine ständige Esperanto-Rubrik eingeführt.

Die österreichische sozialistische Frauenzeitung „Die Unzufriedene“, welche besonders unter den Frauen in der Provinz stark verbreitet ist, bringt jetzt einen Esperanto-Kursus. Bemerkenswert ist, dass die österreichischen Esperantisten schon seit Jahren vergeblich bemüht waren, die Redaktion dieser Zeitung zur Aufnahme eines Esperanto-Kurses zu bewegen.

### Deutsche „neutrale“ Esperantisten für Hitler

Aehnlich wie während des Krieges, wo besonders die deutschen „neutralen“ Esperantisten Esperanto dazu verwendeten, um in den neutralen Ländern „Wahrheit“ über Deutschland zu verbreiten, so versuchen sie es auch jetzt, gegen die sog. „Greuelpropaganda“ Stimmung zu machen.

Die in Köln erscheinende internationale Zeitschrift der neutralen Esperantisten, „Heroldo de Esperanto“, veröffentlichte in den Nummern vom 1. und 9. April einen Aufruf und einen Aufsatz, worin die Berichte der ausländischen Presse über die Terrorakte des deutschen Faschismus einfach als Lügenmeldungen hingestellt werden. Die jetzigen Zustände in Deutschland werden dabei in günstigsten Farben geschildert, wodurch der Schein geweckt werden soll, als ob Hitler-Deutschland ein Musterland der Ordnung, Disziplin und Ruhe wäre. Schliesslich werden die ausländischen Esperantisten aufgefordert, die „Wahrheit“ unter ihren Freunden zu verbreiten und dadurch die Tauglichkeit des Esperanto zu beweisen.

Natürlich ist das nur ein schändlicher Missbrauch der internationalen Sprache im Dienste der faschistischen Unkultur. Dabei hat Hitler, vor dem diese sauberen „Internationalisten“ auf dem Bauche liegen, in seinem Buch „Mein Kampf“ bemerkt, Esperanto sei eines der Mittel des internationalen Judentums, um das deutsche Volk zu beherrschen. Armes deutsches Volk!

### Wachsendes Interesse für Esperanto

Der schwedische Esperanto-Verband hat vor einiger Zeit einen schriftlichen Esperanto-Kursus herausgegeben. Der Erfolg dieses Kursus war sehr gross, denn es haben sich bisher 25.000 Teilnehmer angemeldet.

### Recenzo

De Internationale Taal, het Vraagstuk en zijn Oplossing.

La Langue Internationale, Le Problème et sa Solution.

Du broŝuroj, eldonitaj de la Belga Esperanto-Instituto, 37-paĝaj, prezo de ĉiu 5 belgaj frankoj.

Tiuj ĉi broŝuroj estas tradukoj de la fama artikolo en la Fundamenta Krestomatio, Esenco kaj estonteco de la ideo de lingvo internacia, de Unuel (versajne de Zamenhof mem). La tradukado kaj eldonado de tiu vere dokumenta artikolo nacilingven estas tre salutinda, ĉar ĝi vere majstre kaj en konvinka maniero pritraktas tiun problemon. La ambaŭ tradukoj estas bone aranĝitaj, ĉar paralele ili enhavas ankaŭ la originalon en Esperanto. Malgraŭ tio, ke la artikolo estis verkita en la jaro 1900, tamen ĝi restis aktuala kaj meritas plej grandan disvastigtecon.

# EISENBAHNER

## Nochmals die Einmann-Besetzung

Am 24. Februar d. J. sauste der Personenzug 1525 der Schweizerischen Bundesbahnen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 82 km in der Stunde durch die kleine Station Onens zwischen Yverdon und Neuchâtel. Am Ausgange des Bahnhofes Grandson, 4 km von Onens, hatte der Lokomotivführer einen schweren Schlaganfall erlitten, an dessen Folgen er am 7. März verschied. Der Geschwindigkeitsmesser zeigte an, dass bis Grandson mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 46 km, bei der Durchfahrt durch Onens aber mit 82 km gefahren wurde. Nachdem er von einem Unwohlsein befallen worden war, hat also der Lokführer auf einer Strecke von über 5 km das Pedal der Sicherheitsfahrerschaltung niedergedrückt, bevor er in seiner Kabine, wahrscheinlich infolge Erschütterung beim Nehmen einer Kurve, niedersank und so das Pedal losliess, das dann die Stromzufuhr unterbrach und den Zug auf 1400 m Entfernung von der fahrplanmässigen Haltestelle zum Stehen brachte. Der Zug hat also eine über 5 km lange Strecke befahren, ohne dass sich jemand um die Zugsicherheit bekümmert hatte.

Wenn die Strecke nicht frei gewesen wäre oder wenn der Zug die Signale einer bedeutenden Eisenbahnstation mit allen ihren wichtigen Weichen überfahren hätte, wäre, was nur ein Zwischenfall war, zur Katastrophe geworden.

Das Einmannsystem hat sich noch nicht bewährt. Seine Unzulänglichkeit und Gefahren werden nicht nur vom Personal erkannt, sondern allmählich auch von technischen Kreisen. Wir erhielten vor kurzem von Ingenieur X. F. Saurau, Präsident der österreichischen Bundesbahnen, a. D. einen Brief mit der Bitte, einen Artikel, den er in der österreichischen Fachzeitschrift für Eisenbahntechniker „Die Lokomotive“ (März 1933) geschrieben hat, zu veröffentlichen. Diesem Wunsche entsprechen wir besonders gerne deshalb, weil die von ihm vertretenen Ansichten von der I.T.F. schon seit vielen Jahren verfochten werden. Wir schicken diesem Artikel Auszüge aus dem Briefe des Herrn Saurau voraus:

„Die beiden letzten Eisenbahnkatastrophen in der Schweiz im Dezember v. J. haben die Öffentlichkeit wieder einmal auf die Gefahren des Eisenbahnbetriebes durch Nichtbeachtung der Haltesignale und der Strecke gelenkt. Sowohl beim Zusammenstoss im Gütschtunnel, als einige Tage darauf beim Ineinanderfahren in Oerlikon waren die Lokomotiven einmännig besetzt und der genauere Hergang nachträglich nicht einwandfrei festzustellen. Sowohl diese beiden Vorfälle, als wie eine ganze Reihe ähnlicher Unglücksfälle im Einmannbetrieb gibt zu den ernstesten Bedenken Anlass und wirft die Frage auf, ob sie auch bei normaler Zweifachmann-Besetzung der Lokomotiven eingetreten, bzw. so

katastrophal verlaufen wären. Meine persönlichen Erfahrungen im elektrischen Eisenbahnbetrieb beim seinerzeitigen wochenlangen Befahren der Mittewaldbahn sagen mir, dass beim heutigen Stand der Zugsicherung im Zugverkehr auf offener Strecke ein einziger Fachmann auf der Maschine nicht die Sicherheit bietet, wie sie vorhanden ist, wenn sich noch ein zweiter Fachmann am Führerstand befindet. Dies genügt für mich, um prinzipiell gegen die aus wirtschaftlichen Gründen neuester Zeit bei einzelnen Verwaltungen beliebte Einfachmann-Besetzung elektrischer Lokomotiven im beiliegenden Artikel der technischen Zeitschrift „Die Lokomotive“ unzweideutig Stellung zu nehmen.

Wenn es sich um die Sicherheit der Fahrgäste und Eisenbahnbediensteten handelt, kann in Anbetracht der Personalreduktionen, die bei den meisten Bahnen heute vorgenommen werden müssen, der Abbau einiger Dutzend Leute mehr oder weniger keine entscheidende Rolle spielen. Aber unter allen Umständen sollten die zweiten Fachleute auf den Lokomotiven die Letzten sein, (von uns spaliert), die beim Abbau in Betracht zu kommen haben.“

Einmannbedienung der Lokomotiven. (Aus: „Die Lokomotive“, März 1933).

Seit dem Beginn des Eisenbahnbetriebes mit Dampflokomotiven fällt dem Lokomotivführer in erster Linie die Führung des Zuges und die Signalbeobachtung zu, während dem Heizer hauptsächlich die Feuerung und Speisung des Kessels obliegt. Ausserdem hat er den Führer in der Beobachtung der Signale sowie in der Wartung der Maschine zu unterstützen und schliesslich den Zug im Notfall zum Stillstand zu bringen. Dies war viele Jahrzehnte so, bis man aus Sparsamkeitsgründen im Eisenbahnbahndienst und bei kurzen Lokalzügen durch Vereinfachung der Feuermanipulation den Heizer entlastete und ihn abbauete. Heute finden wir bereits bei vielen Bahnverwaltungen auf Heizhausgleichen und im Vershubdienst sowie vereinzelt



auch im Zugdienst kleinere, mit Dampf oder Öl betriebene Vehikel, die nur mit einem Fachmann am Führerstand besetzt sind. Wenn auch bei dieser Art der Besetzung, die kurz die einmännige genannt wird, durch Vorrichtungen stets dafür gesorgt ist, dass einer der Zugbegleiter gegebenenfalls leicht auf den Führerstand kommen kann, um den Zug zum Stehen zu bringen, so hat man doch beim Dampftrieb die einmännige Besetzung im eigentlichen Personenzugdienst vorsichtshalber fast nirgends eingeführt.

Beim elektrischen Eisenbahnbetrieb liegen die Verhältnisse etwas anders, denn hier entfällt ja infolge Fehlens des Dampfkessels eine der Voraussetzungen für die Notwendigkeit eines zweiten Fachmannes am Führerstand des Triebfahrzeuges. Es hat sich daher bei manchen Bahnverwaltungen bald die Meinung gebildet, dass vor allem bei langsamer fahrenden Zügen der zweite Fachmann am Führerstand mehr oder weniger überflüssig sei und erspart werden könne. Es müsse nur dafür Vorsorge getroffen werden, dass bei Dienstunfähigwerden des Lokomotivführers während der Fahrt, z. B. durch einen Schlagfluss, Ohnmachtsanfall usw., der Zug mit Sicherheit zum Stillstand gebracht werde.

Dieser Forderung wird heute im elektrischen Betriebe auf zweierlei Weise zu entsprechen versucht. Beim Einmann-Betrieb, wenn sich also nur der Führer am Führerstand befindet, durch eigene Sicherheitsfahrerschaltungen (Totmann-Einrichtungen), welche im Notfall den Strom automatisch aus- oder Schnellbremse einschalten, bzw. beides gleichzeitig besorgen. Bei den meisten dieser mechanischen Vorrichtungen hat der Führer während der Fahrt die Fahrkurbel dauernd, bei manchen Konstruktionen nur periodisch niederzudrücken oder mit dem Fuss auf ein Pedal zu drücken, um den Fahrstrom eingeschaltet und das Fahrzeug in Bewegung zu erhalten. Tut er das nicht und hört der Druck auf den Kontakt auf, so öffnet sich der Hauptschalter automatisch und unterbricht die Stromzufuhr. Gleichzeitig treten die Signalpfeife und die automatische Luftdruckbremse in Tätigkeit und bringen den Zug zum Stehen. Ohne auf gewisse Feinheiten der verschiedenen Bauarten einzugehen, ist schon aus dem Vorgesagten ersichtlich, dass sie nicht einfach sind, fortwährend der Nachprüfung bedürfen und im Betrieb versagen können. Die bisherigen Erfahrungen sagen uns auch ganz deutlich, dass alle heutigen Systeme der Einmannbesetzung nicht den zweiten Begleiter am Führerstand restlos ersetzen können, vielmehr weiterer Versuche und Verbesserungen bedürfen. Besonders in Verbindung mit automatischen Zugbeeinflussungen, die sich heute bereits bei Stadtbahnen mit einheitlichen Betriebsmitteln bewähren, ist künftig ihre technische Vollkommenheit nicht ausgeschlossen. Auch die beiden letzten Eisenbahnkatastrophen in der Schweiz im Dezember v. J. mahnen zur Vorsicht, sind doch die Lokomotiven der verunglückten Züge mit Totmann-Einrichtungen versehen und einmännig besetzt gewesen. Wenn auch der Hergang der Katastrophen nachträglich nicht mehr einwandfrei festgestellt werden konnte, sind doch die Fragen berechtigt, ob nicht der Lokomotivführer während der Fahrt von einer Schwäche befallen wurde ohne deshalb umgefallen und den Kontakt gelöst zu haben, sowie ob ein auf dem Fahrgeleis stehendes Hindernis von einem zweiten Mann auf der Lokomotive nicht früher hätte bemerkt werden können.

Die zweite Art, um bei möglicher Wahrung der Betriebssicherheit einen Mann am Triebfahrzeug zu ersparen, ist der sogenannte Einfachmannbetrieb. Bei ihm ist ebenfalls nur ein Lokomotivführer am Führerstand, doch hat während der Fahrt auch der Zugführer oder ein anderer Zugbegleiter seinen Platz auf dem Führerstand einzunehmen, damit beim Versagen des Lokomotivführers das Triebfahrzeug zum Halten gebracht werden könne. Diesem Mann wird neben dem Führer ein besonderer Sitz mit Schreibgelegenheit zur Erledigung seiner Schreibarbeiten zur Verfügung gestellt. Hier ist also besonders bezüglich der Signal- und Streckenbeobachtung gegenüber dem Einmannbetrieb insofern eine Verbesserung zu konstatieren, als vier Augen mehr sehen als zwei. Doch auch hier hat die Erfahrung ergeben, dass diese Lösung der Frage wohl zumeist auf Kosten der eigentlichen Obliegenheiten der Zugbegleiter geht und dass die Verwendung weniger ausgebildeter Nichtfachleute auf der Maschine Gefahren in sich birgt.

Aus der vorangegangenen Darstellung ist zu entnehmen, dass eine ursprüngliche rein betriebstechnische Frage durch spätere Bestrebungen der Eisen-



## Dienstunfähigkeit des Lokomotivpersonals und deren Folgen

Die Entwicklung der elektrischen Zugförderungsart nimmt ihren steten Fortgang. Bei der französischen P.L.M. (Paris-Lyon-Méditerranée-)Bahn ist die Linie Chambry-Modane (Italien) elektrifiziert. Bei der P.O.-(Paris-Orléans-)Bahn ist die elektrifizierte Strecke 700 km lang. Im Jahre 1931 betrug die Anzahl Zug-km auf den elektrifizierten Linien 9.321.910, die Anzahl Tonnen-km 5.029.231.400, d. i. 14,5 bzw. 19,4% der entsprechenden Zahlen des ganzen Bahnnetzes der Gesellschaft. Die Länge der elektrifizierten Linien bei der Midi-Bahn belief sich auf 1.361 km. Untenstehend geben wir eine Uebersicht über die Anzahl Lokomotiven, die jeweils am 31. Dezember der Jahre 1930 und 1931 vorhanden waren:

Bahn	31. Dezember 1930			31. Dezember 1931		
	Dampf-Lokomotiven	elektr. Lokomotiven	Triebwagen	Dampf-Lokomotiven	elektr. Lokomotiven	Triebwagen
Nord	2.787	—	10	2.790	—	10
Est	2.390	—	—	2.419	—	—
P. L. M.	5.456	37	6	5.582	40	6
P. O.	2.421	223	93	2.370	223	93
Midi	1.123	206	76	1.121	238	85
Staatsbahn	3.718	—	262	3.635	—	312
Els.-Lothr.	—	—	—	1.592	—	2

Die Elektrolokomotivführer beziehen ein Gehalt von 10.200 bis 15.240 Fr., ein gewöhnlicher Streckenlokomotivführer ein solches von 11.200 bis 18.400 Fr. Die Anwärter für den elektr. Lokomotivführerdienst erhalten 8.830 bis 11.260 Fr., Heizer im Dampfbetrieb aber 9.500 bis 13.500 Fr. In Frankreich sind die Führer elektrischer Lokomotiven, obwohl sie die gleiche Verantwortung haben wie Dampflokführer, letzteren nicht gleichgestellt, wie dies z. B. in der Schweiz und in Oesterreich der Fall ist.

### Frage 1:

*Was geschieht mit einem Lokomotivführer, einem Lokomotivanwärter oder mit einem Heizer, der als im Streckendienst untauglich befunden wird?*

Im Streckendienst als untauglich befundene Bedienstete werden entweder im Rangierdienst untergebracht, oder sie erhalten Posten als ungeschulte Arbeiter oder Wachposten in Schuppen. Als untauglich befundene Bedienstete können auch pensioniert werden. Auf wiederholte Vorstellungen des Landesverbandes der Eisenbahner beim

Ministerium für Oeffentliche Arbeiten (in Frankreich liegt die Befugnis zur Ueberwachung und Kontrolle der für die Allgemeinheit wichtigsten Eisenbahnen, soweit technische Fragen in Betracht kommen, beim Ministerium für Oeffentliche Arbeiten) haben die grossen Eisenbahngesellschaften unverbindlich ihre Einwilligung dazu gegeben, dass Lokführer mit 15jähriger Dienstzeit, die den Titel Lokführer tragen und infolge geschwächten Sehvermögens in eine niedrigere Stelle versetzt werden, eine Entschädigung erhalten, welche der Differenz zwischen dem unmittelbar vor ihrer Degradierung bezogenen und dem ihnen nach der neuen Gehaltsklasse zukommenden Gehalt entspricht. Degradierte Lokführer, die im Streckendienst noch keine 15 Jahre zurückgelegt haben und den Titel Lokführer noch keine 5 Jahre tragen, erhalten nur das für den neuen Posten vorgesehene Gehalt.

Das Gehalt eines Streckenlokmotivführers (2. Stufe) steigt von 11.200 bis 18.400 Fr., dasjenige eines Rangierlokmotivführers (2. Stufe) von 10.200 bis 13.800 Fr., und dasjenige eines Heizers im Streckendienst (2. Stufe) von 9.500 bis 13.100 Fr.

Ein Arbeiter in einem Schuppen (2. Stufe) verdient Fr. 31,20 bis 42,20 Fr. im Tag. Die 2. Stufe ist die Höchstgrenze, die ein Eisenbahnbediensteter erreichen kann. Die Stufe stellt eine Ausnahme-Gehaltszulage dar, die nach freiem Ermessen der Bahnen denjenigen Bediensteten zugeteilt wird, welche ihr Höchstgehalt erreicht haben. Der Wert der Ausnahme-Zulage (Stufe) entspricht dem Betrage der letzten Aufbesserung in der betreffenden Gehaltsklasse.

An Prämien bezieht ein Streckenlokmotivführer durchschnittlich 7.400 bis 7.500 Fr. im Jahr, bei einem monatlichen Mindestsatze von 210 Fr. bei Schnellzügen, 175 Fr. für mittelschweren und 155 Fr. für leichten Dienst. Für Lokführer im Rangierdienst beträgt der Mindest-Prämienatz 125 Fr. monatlich. Die Heizer erhalten 2/3 der obigen Sätze.

### Frage 2:

*Unter welchen Bedingungen und wie werden diese Gruppen pensioniert?*

Lokführer und Heizer sind nach vollendetem 50. Lebensjahre pensionsberechtigt. Pensionsbemessungsgrundlage ist 1/50 des

während der Mitgliedschaft zur Pensionskasse verdienten jährlichen Durchschnittsgehaltes oder -lohnes. Bei Lokführern und Heizern, welche 50 Jahre alt sind, der Pensionskasse erst 20 Jahre angehören und infolge Krankheit oder vorzeitiger Gebrechen aus dem Eisenbahndienste ausscheiden müssen, wird zum Zwecke der Pensionsbemessung eine 25jährige Mitgliedschaft zugrunde gelegt. Das Gehalt, das bei Feststellung der Pensionshöhe als Bemessungsgrundlage dient, setzt sich zusammen aus dem Durchschnitt der Bezüge, welche in den letzten 3 Jahren für den Pensionsabzug in Betracht kamen, oder, wenn diese Art der Berechnung zum Vorteil des Bediensteten ausfällt, aus dem Durchschnitt der Bezüge in den produktivsten 3 Jahren der Laufbahn des Bediensteten.

### Frage 3:

*Geht, wenn Versetzung in eine andere Dienststelle angeboten wird, dies, ausser mit dem Verlust der Prämiengeelder, auch mit einer Lohnkürzung gepaart? Wenn ja, wieviel beträgt die Lohneinbusse in der Regel?*

Die in eine niedrigere Stelle versetzten Bediensteten, die im Genusse ihres früheren Gehaltes (S. Frage 1) bleiben, gehen ihre früheren Prämiengeelder verlustig.

Um die Härten, welche durch die periodischen ärztlichen Untersuchungen entstehen, einigermassen zu mildern, haben die Personaldelegierten der P.L.M.-Bahn beim Generaldirektor den Antrag gestellt, dass bei Lokführern, Heizern und Zugbediensteten, die als untauglich befunden werden, angenommen werden soll, dass sie sich das körperliche Gebrechen in dem besonders anstrengenden und schwierigen Dienste zugezogen haben. Dabei sei vor allem zu berücksichtigen, dass sich diese Bediensteten, bevor sie im Sicherheitsdienst angestellt werden, einer äusserst strengen ärztlichen Untersuchung unterziehen müssen. Auf dieses Ersuchen antwortete der Direktor, es könne bei dienstunfähig gewordenen Angestellten nicht allgemein angenommen werden, sie hätten sich ihre körperlichen oder geistigen Gebrechen bei der Ausübung des Dienstes zugezogen, denn zweifelsohne wären derartige Fälle auch auf ausserhalb des Dienstes gelegene Ursachen zurückzuführen.

Um die Härten für Bedienstete mit weniger als 15 Dienstjahren im Streckendienst zu mildern, hat das Personal der gleichen Gesellschaft verlangt, dass den Lokomotivführern, Heizern und sonstigen Zugbediensteten, welche infolge körperlicher Untauglichkeit oder ungenügendem Sehvermögen versetzt worden sind, ihr bisheriges Gehalt, ohne jede Einschränkung und ohne Festsetzung einer Dienstaltersgrenze, erhalten bleiben soll. Die Direktion erwiderte, es sei unmöglich, die ausschliesslich für Beamte mit 15 und mehr Dienstjahren geschaffenen Ausnahmestimmungen zu erweitern. Es handle sich hier nicht um Bestimmungen, festgelegt im Eisenbahnstatut, sondern um Bestimmungen, welche die Gesellschaften aus wohlwollenden Erwägungen heraus auf Drängen der Eisenbahner-Föderation hin akzeptiert haben.

Die Gesellschaften benutzen dieses „un-

bahnen, den Betrieb zu verbilligen, bisher zu Lösungen geführt hat, die vom Standpunkt der Verkehrssicherheit nicht befriedigend und auch beim nächstbeteiligten Lokomotivpersonal zumeist Gegenerschaft ausgelöst haben. Gerade dieses Personal hat jedoch die grösste Erfahrung und dessen wiederholter Einwand, dass ein unausgesetztes Drücken auf die Kurbel den Führer ermüde, und in seiner Bewegungsfreiheit hemme, ist berechtigt und beachtenswert. Die Tatsache allein, dass von einigen Verwaltungen die Art der Besetzung der Triebfahrzeuge von dem Charakter und der Geschwindigkeit der Züge abhängig gemacht wird, also z. B. bei Schnellzügen zweimännig und bei Güterzügen einmännig gefahren wird, zeigt schon ein gewisses Schwanken in der Beurteilung des Sicherheitsmoments.

Ohne Rücksicht auf die Betriebsart wäre nach h. s. Ansicht die einzig richtige Lösung dieser wichtigen Betriebsfrage nur dann gegeben, wenn im Eisenbahnzugverkehr die Triebfahrzeuge stets

mit zwei Fachleuten am Führerstand besetzt würden und nur bei kurzen und leichten Triebwagenpersonenzügen eine Ausnahme zulässig wäre. Hier könnte mit einem Fachmann im Führerstand das Auslangen unter der Voraussetzung gefunden werden, dass während der Fahrt ein Zugbegleiter am Führerstand neben dem Lokomotivführer Platz nimmt. Im Eisenbahndienst dagegen, kann die Einfachmannbesetzung bei Fahrten auf Schuppen- und Nebengleisen gestattet werden, doch müssen Vorkehrungen getroffen sein, um den Lokomotivführer möglichst zu entlasten und es dem Zugpersonal zu ermöglichen, den Zug im Notfall zum Stillstand zu bringen.

Der zweite Fachmann kann auch vom wirtschaftlichen Standpunkt immer gerechtfertigt werden, da er doch in allen Umkehr- und Aufenthaltsstationen zur Wartung und Schmierung der Triebfahrzeuge sowie bei eintretenden Schäden und Unfällen herangezogen werden kann, d. h. anderes Personal ersparen hilft. ...

verbindliche“ Wohlwollen, indem sie sich, wenn ihre Interessen auf dem Spiele stehen, hinter dem Buchstaben von Bestimmungen verschancen, die anscheinend, weil sie noch nicht zum Gesetz erhoben wurden, in weiterem Sinne verstanden werden müssten als die Reglements Vorschriften.

Am 1. Juni 1932 wurde der Lokführer X bei der P.L.M.-Gesellschaft auf Grund einer ärztlichen Untersuchung auf den Posten eines ungelerten Arbeiters versetzt. Daraufhin hat er beim Arbeitsgericht in Lyon die Gesellschaft auf Zahlung einer Sonderzulage verklagt — dies auf Grund seiner nach dem zurückgelegten Dienstalter erworbenen Ansprüche —, um wieder sein um 50% herabgesetztes Gehalt (dasselbe betrug 1931: 21.117,50 Fr.) zu erreichen. (Dieser Beamte trat am 12. August 1919 als ungelerner Arbeiter in den Dienst der P.L.M.; vom Hilfsarbeiter arbeitete er sich dann hinauf zum Heizer im Streckendienst und seit 1. Juni 1926 war er Lokomotivführer. Wenn er auch keine 15 Dienstjahre zurückgelegt hatte, so war er doch seit mindestens 5 Jahren als Lokführer angestellt.)

Die P.L.M.-Gesellschaft lehnt diese Forderung ab; sie macht geltend, dass sie auf Grund der ärztlichen Untersuchung, wonach der Bedienstete ausserstande ist, den Posten eines Lokführers ohne Gefahr für die öffentliche Sicherheit zu versehen, berechtigt sei, den Beamten zu versetzen, und macht ferner geltend, dass sie nicht verpflichtet sei, dem Kläger ein anderes Gehalt auszuzahlen als dasjenige, welches ihm auf Grund des „Postens, den man ihm wohlwollend anvertraut“ habe, zukommt.

Nachstehend einige Zitate aus dem Urteil des genannten Gerichtes:

„Da die P. L. M.-Gesellschaft, indem sie X nicht endgültig entliess, sondern ihn, im Gegenteil, im Dienste behielt, anerkennt, dass es unrechtmässig und unbillig wäre, gegen einen Beamten, der seinen Dienst 13 Jahre lang pflichtgetreu verrichtet hat, eine besonders strenge Massnahme zu treffen,

da, wenn man der Beweisführung der P. L. M.-Gesellschaft folgte, man unbestreitbar gegen die Grundsätze von Recht und Billigkeit verstossen würde und in der Tat ein Beamter, der auf Grund seiner in Prüfungen nachgewiesenen Kenntnisse und Fähigkeiten einen bestimmten Posten versieht, und infolge eines Gebrechens versetzt würde, das ihm die Ausfüllung des Postens, für den er ernannt wurde, nicht mehr gestattet, wohl aber eines andern Postens in einer gleichwertigen Gruppe,

da so gut wie sicher ist, dass die P. L. M.-Gesellschaft dem Kläger einen andern Posten als gerade denjenigen eines ungeschulten Arbeiters zuzuweisen vermag...

da demnach der Klage des X stattzugeben ist, verpflichtet das ... gericht die beklagte P. L. M.-Gesellschaft, X nicht mehr länger auf dem ihm zugewiesenen Arbeiterposten zu belassen ... Die Gesellschaft ist gehalten, ihrem Arbeiter eine gleich hohe Entschädigung zu gewähren, wie er sie vor dem Postenwechsel erhielt, u. z. solange, bis der Bedienstete in der neuen Gruppe ... ein Gehalt erreicht hat, das ebenso hoch ist wie das frühere;

X hat ferner Anspruch auf die Differenz zwischen seinem Lokomotivführergehalt und dem Arbeiterlohn von dem Tage ab, wo er an seine neue Arbeitsstelle versetzt worden ist“.

Gegen dieses Urteil des Lyoner Arbeitsgerichtes hat die P.L.M.-Gesellschaft beim nächsthöheren Gericht, das in letzter In-

stanz zuständig ist, Berufung eingelegt, und diese höchste Instanz hat den Spruch des Arbeitsgerichtes für nichtig erklärt und X kostenfällig verurteilt. Wenn der Kläger schliesslich auch mit seiner Klage abgewiesen ist, so ist doch in der nachfolgenden Begründung des zweiten Gerichtsurteils eine deutliche Zurechtweisung der Gesellschaft zu erblicken. Es heisst darin, dass der Vertrag nicht durch das Verschulden des Arbeitgebers, sondern durch die Krankheit des Lohnempfängers nicht erfüllt wurde; man könne der Gesellschaft keinen Vorwurf daraus machen, dass sie den Vertrag verletzt oder ihn geändert hat; X könne sich nicht darüber beklagen, dass man seine Untauglichkeit spät festgestellt habe; das Gericht habe aber das Recht (von uns

spatiiert), sich über das angebliche Wohlwollen der P.L.M.-Gesellschaft zu verwundern, die für X keinen besser bezahlten und seinen Fähigkeiten besser entsprechenden Posten gefunden hat als den eines ungeschulten Arbeiters, der nur für Dienstanfänger in Betracht kommt; sie dürfte nicht vergessen, dass X ein Bediensteter war, dem man nichts vorwerfen könne, was sie übrigens auch anerkennt, und dass sie nicht „durch ungeschickte und böswillige Massnahmen Männer, welche die Kerntruppen ihres Personalstabes darstellen, und denen sie unter so schwierigen Verhältnissen das Leben ihrer Kunden anvertrauen, reizen sollte“; wenn keine gesetzliche Verpflichtung vorläge, so habe sie wenigstens eine moralische Pflicht.



## Die Streckenarbeiter als Opfer der Krise und Rationalisierung

### Ein Fragebogen

Besieht man sich die Geschäftsberichte und Veröffentlichungen über technische Angelegenheiten der Eisenbahngesellschaften etwas näher, so muss man geradezu staunen über die einschneidende Einschränkung der Ausgaben im Streckendienst, die Rationalisierungspläne, die in Aussicht genommenen Massnahmen zu einer Neuorganisation des Dienstes und weitgehenden Einsparungen. Eine Ausgabendrosselung wird durchgeführt einerseits durch Verzicht auf eine Reihe von Erneuerungs- und Bauarbeiten, durch Verlangsamung des Unterhalts, durch stets umfangreichere Verwendung von Maschinen, Neueinteilung der Strecken-Abschnitte (Streckenteile, die eine Schicht oder Rote zu bearbeiten hat) und Rotten, andererseits durch Lohn- und Gehaltsabbau und Einführung von Kurzarbeit.

Wir lassen im nachstehenden einige allgemeine Tatsachen und am Ende des Artikels einen kurzgefassten Fragebogen folgen. Die Organisationen werden gebeten, dem Sekretariat möglichst bald diese Fragen beantworten zu wollen, damit wir, nachdem das Untersuchungsergebnis feststeht, eine Uebersicht über die Lage der Streckenarbeiter in den verschiedenen Ländern veröffentlichen können.

### Einige Zahlen über die Ausgabenverminderung im Streckendienst.

Nationale Gesellschaft der belgischen Eisenbahnen	1930	1931	1932
Insgesamt (Millionen belg. Franken)	443,9	424,4	374,5
Personalausgaben	351,1	343,3	

### Englische Eisenbahngesellschaften

(Millionen £)	1931	1932	Verminderung in % 1931/32
1. London, Midland and Scottish Railway	6,566	6,479	1,3
2. London North Eastern Railway	5,078	4,659	8,3
3. Southern Railway	3,209	2,959	7,8
4. Great Western Railway	3,215	2,937	8,6

### bei sämtlichen vier Gesellschaften

	1923	1930	1932
	23,5	19,7	17,0

### Polnische Staatsbahn

	1930/31	1931/32	in den ersten 9 Mon. des Geschäftsjahres 1932/33	Voranschlag 1933/34
Streckenunterhaltung (in Millionen Zlotys)	207,6	167,6	148,5	139
Vereinigte Staaten	1932	1931	1929	
Streckenunterhaltung (in Millionen \$)	355	536	865	

Man kann sagen, dass die Ausbesserungsarbeiten auf den infolge des Krieges beschädigten und abgenutzten Strecken mit der Wirtschaftskrise zusammenfielen. Dieses Zusammentreffen von Umständen bewirkte eine Beschleunigung des Prozesses der Ausgabenverminderung und des Personalabbaues. Andererseits hat die Rationalisierungswelle auch die Eisenbahnen unter Wasser gesetzt. Wie soll man nun in unserm heutigen zerrütteten Wirtschaftssystem, wo die Eisenbahnen einen der wichtigsten Faktoren bilden, rationalisieren können, ohne irrational zu sein?

Sämtliche Unternehmen waren eifrig bestrebt, stets neue Maschinen einzuführen. Während sich manche vom Standpunkte der Verwaltungen aus gesehen bewährten, erwiesen sich andere als zu kostspielig. Man hat nach schlechten Erfahrungen sehr teure Maschinen ausser Betrieb gesetzt, wieder andere brauchte man so selten, dass sie sich nicht rentierten. Wer hat aber für diese Erfahrungen bezahlen müssen und wer zahlt sie heute noch?; das Streckenpersonal.

Die Eisenbahnen haben besondere Wagen für den Transport von Ballast zu Betzungszwecken in den Verkehr gebracht; besondere Maschinen wurden eingeführt zum Mähen von Gras, zur Verdübelung der Schwellen, Schwellenunterstopfung, Verdübelung der Laschenschrauben, zum Sieben und Sortieren von Ballast, Dechseln und Durchbohren der Schienenlager. Am häufigsten verwendet werden die Vorrichtungen zur Verdübelung der Schwellen und Schwellenunterstopfung, andere wieder weniger, wie die Schneeabräumer, die Ma-

schinen zur Verdübelung der Laschenschrauben, zum Schneiden und Wieder-Durchbohren von Schienen, Sieben und Sortieren von Ballast und Dechseln und Durchbohren von Schwellen. Ganz selten verwendet werden gewisse Vorrichtungen bei Spezialarbeiten, die nur gelegentlich vorkommen. Ueberdies sind diese Maschinen und Vorrichtungen sehr teuer und man muss sich fragen, ob ihre Verwendung die durch den Ankauf und Unterhalt bedingten Kosten rechtfertigen. Meist handelt es sich um Maschinen für das Entladen von Schienen und Schwellen, die Konsolidierung der ersten Bettungsschicht und Anbringung bereits montierter Streckenstücke. Manche dieser Maschinen rentieren sich nur, wenn sie ziemlich lange auf der Strecke verwendet werden können und sie nicht oft von ihrem Platze versetzt werden müssen, um Züge passieren zu lassen. Dies trifft z. B. bei den Maschinen für mechanische Unterstopfung zu. Auf den Nebenbahnliesen soll deren Verwendung sparsamer sein als Handarbeit, während letztere auf den Hauptverkehrsstrecken als die billigere vorzuziehen sei.

Wie dem auch sei, auch die sich nicht rentierenden Maschinen müssen amortisiert werden. Zu diesem Zwecke hält man sich an den Löhnen und Gehältern schadlos. Leisten einmal die Maschinen die Dienste, welche die Ingenieure von ihnen erwartet hatten, so gestatten sie einen weitgehenden Abbau der Arbeitskräfte. In beiden Fällen, bei der mit Erfolg angewandten Rationalisierung sowohl, als auch bei Versuchen hat das Personal stets die Rechnung zu zahlen.

Beispielsweise sei angeführt, dass durch gewisse Maschinen die Behandlung von Ballast auf 15% der Kosten herabgedrückt wird, die bei Beschäftigung von Arbeitern entstehen. Durch manche Maschinen wird eine Zeitersparnis von 50 bis 75% (die Einsparung an Löhnen und Gehältern weist die selbe Linie auf) erzielt. In den Vereinigten Staaten konnte man mit Schwellenunterstopfungsmaschinen 37% der auf eine Streckenmeile entfallenden Arbeitskosten einsparen. Durch Einführung einer dieser Maschinen war es möglich, die Rotten von 16 auf 6 Mann einzuschränken. Die Zahl der Streckenarbeiter, die sich in den Vereinigten Staaten im Jahr 1929 auf 406 075 belief, war bis zum Juli 1932 auf 223 957 zurückgegangen. Diese Zahl ist geringer als diejenige im Jahre 1899, obgleich seit jenem Zeitpunkte die Streckenlänge um 173 000 Meilen, d. i. 69% zugenommen hat. Während des ganzen Jahres 1929 beschäftigte die französische Nordbahngesellschaft 5226 festangestellte und 1576 Aushilfsarbeiter ohne Verwendung mechanischer Hilfswerkzeuge. Im Jahre 1931, nach Einführung von Maschinen im Streckendienst, betrug die Zahl der festen Arbeiter nur noch 5 005, diejenige der Aushilfskräfte 116. Die in den Vereinigten Staaten zum Entladen von Schienen gebrauchten Maschinen haben je ein Leistungsvermögen, das 200 Arbeitskräften entspricht. Die jährliche Reinigung von 44 Meilen Doppelgeleise kostete bei Verwendung der menschlichen Arbeitskraft 93 720 \$. Diese Ausgabe hat sich

durch Einführung von Maschinen auf 20812 \$ vermindert. Bringt man von dieser Summe für Amortisation und Zinsendienst 6500 \$ in Abzug, so ergibt sich eine Einsparung von netto 66 406 \$. Das in der Maschine angelegte Kapital rentiert sich zu 118%, d. h. es wird damit jährlich mehr eingespart, als der Kaufpreis der Maschine ausmacht. Die von einem Erd-Ausheber für 26 Cents geleistete Arbeit kommt bei Beschäftigung eines Arbeiters auf 1,15 \$ zu stehen. Die mechanische Schmierung der Schienen kostet 9,05 \$ pro Meile, bei Verwendung menschlicher Arbeitskraft dagegen 63 \$. Bei den französischen Staatsbahnen kostete das Entladen von Ballast im gewöhnlichen Verfahren 3,50 Fr. pro cbm, bei mechanischer Arbeitsweise 0,50 Fr. pro cbm.

Die stets umfangreichere Verwendung von Maschinen, der vielseitigere Gebrauch von Vorrichtungen und Apparaten, ihre stets grössere Rentabilität gestatteten den Eisenbahnen eine weitgehende Umgestaltung des Streckendienstes, d. h. die Durchführung geeigneter Massnahmen für einen empfindlichen Abbau des Personals. Fast überall ist es durch die Einführung von Maschinen möglich geworden, die Streckenabschnitte zu vergrössern, und überall, die Zahl dieser Abschnitte zu vermindern. Die französische Nordbahngesellschaft hat die Streckenabschnitte in folgendem Verhältnis eingeschränkt: Distrikte: von 145 auf 121, Sektionen: von 30 auf 27, Bezirke (Arrondissements): von 9 auf 7. In Italien hat man die Streckenabschnitte, die vorher 7 bis 8 km lang waren, auf 14 km verlängert; in Argentinien wurden sie auf 22 km ausgedehnt. Die Rotten in Belgien haben statt der bisherigen 4 und 5 km, je Strecke 10 km zu bearbeiten.

Diese Aenderung in den Streckenabteilungen bewirkte auch eine Umstellung innerhalb der auf der Strecke arbeitenden Rotten. Die französische Paris-Orléans-Gesellschaft z. B. hat die sog. „Lang-Strecken“-Rotten, die aus kleineren Rotten bestehen, zusammengelegt. Diese Rotten werden an einer Zentralstelle zusammengefasst, von wo aus sie an die Arbeit gehen. Manche Arbeiter müssen heute erst 25 km nach ihrem Arbeitsplatz zurücklegen und die selbe Strecke wieder, um an ihren Wohnplatz zurückzukehren. Andere sahen sich gezwungen, ihren Wohnsitz zu verlegen, was für sie mit schweren Opfern verbunden war. (Vielfach mussten sie den lange Jahre gepflegten und bebauten Gemüsegarten, ein unmissbarer Bestandteil im Arbeiterhaushalt, im Stiche lassen und erwachsene Kinder, die nicht genug verdienen, um allein zu leben, deren Einkommen aber dennoch wesentlich zum Unterhalt der Familie beizutragen, mussten wohl oder übel ihre Arbeitsstelle aufgeben und ihren Eltern ganz und gar zur Last fallen.) Die zusammengelegten Rotten werden mit den notwendigen Geräten und Apparaten ausgerüstet; manchmal bilden sie richtige, fast militärisch organisierte Arbeitskompanien. Die Reichsbahn hat Rotten, bestehend aus 60 bis 80 Arbeitern, gebildet, die in Arbeiterzügen, die zugleich als Wohnplatz dienen, von einer Arbeitsstelle zur andern gebracht

werden. Diese Arbeiter werden so gezwungen, bisweilen 100 km von ihrem Wohnorte entfernt, ein Nomadenleben zu führen. Diese Methode führt natürlich zu einer unverhältnismässig starken Zunahme von Erkrankungsfällen. In den Herbstmonaten erkrankten bisweilen bis zu 25% der Rotten.

Durch die Zusammenlegung von Rotten, bestehend aus 170 bis 275 Arbeitern, konnten in den Vereinigten Staaten die Kosten für Arbeitskräfte von 1087 \$ pro km auf 457 \$ km herabgedrückt werden. Wir könnten noch mehr solcher Beispiele anführen.

Durch die Vergrösserung der Streckenabschnitte wird die Ueberwachung des Dienstes bedeutend erschwert und die Sicherheit der verkehrenden Züge in Gefahr gebracht. Hand in Hand mit der Erhöhung der Zuggeschwindigkeit geht eine zahlenmässige Einschränkung der Streckenabschnitte. Aus Sparsamkeitsrücksichten wird die Streckenüberwachung gelockert, wo doch gerade eine Verstärkung notwendig wäre. In diesem Zusammenhang sei noch bemerkt, dass im allgemeinen in keiner Dienstabteilung des Bahnverkehrs so viele Berufsunfälle vorkommen als gerade im Streckendienst. So gab es in Grossbritannien i. J. 1927 unter dem Rangierpersonal nur 18 Tote, im Streckendienst hingegen 65. 1931 betrug die Zahl der verunfallten Rangierarbeiter 14, während im Streckendienst 70 Personen ihr Leben eingebüsst haben. In normalen Zeiten stellen die Streckenbediensteten, welche am meisten Unfallgefahren und den Launen der Witterung ausgesetzt sind, die am schlechtesten bezahlte Eisenbahnkategorie dar. Sie werden gegenwärtig nicht nur durch Gehalts herabsetzungen, die wegen der allgemeinen Sparmassnahmen besonders schwer empfunden werden, sondern auch durch Kurzarbeit in viel weitgehendem Masse als dies bei den Werkstättenarbeitern der Fall ist, betroffen. Durch die fortschreitende Mechanisierung im Eisenbahnbetrieb wird überdies eine stärkere Verwendung ungeschulter Arbeitskräfte und eine Gleichmachung der Löhne und Gehälter von unten her möglich. Diese ungeschulten Arbeitskräfte oder Aushilfsarbeiter werden rücksichtslos entlassen. Manche Eisenbahngesellschaften versuchen mit allen Mitteln, die Zahl dieser schlecht entlohnerten Arbeitskräfte auf Kosten der fest angestellten und weniger schlecht bezahlten Arbeiter zu vergrössern. So entlässt die Deutsche Reichsbahngesellschaft fest angestellte Arbeiter, um darnach, je nach Bedarf, auf einige Wochen oder Monate Aushilfskräfte einzustellen. Im Herbst 1932 hat man Tausende und Abertausende kurzerhand entlassen. In diesem Frühjahr stellt die Reichsbahn auf eigene Rechnung wieder 70 000 Hilfsarbeiter ein (20 000 andere werden von Privatunternehmen, die einen Teil der Streckenarbeiten übernehmen, beschäftigt). Wie die Bestände des am schlechtesten behandelten Industrieproletariats haben auch die des Streckenpersonals im Eisenbahnbetrieb starke Schwankungen aufzuweisen. Die Zahl der Hilfsarbeiter bei der Deutschen Reichsbahn z. B. (fast sämtliche werden im Streckendienst verwendet) betrug im

September 1931 53 000, im Dezember 1931 13 000, im April 1932 14 000, im September 28 000, im November 42 000, im Dezember 7 000 und im Januar 1933 1 000.

Auch durch die Kurzarbeit wird grenzenloses Elend unter den Streckenarbeitern hervorgerufen. In der Tschechoslowakei z. B. wird eine Woche gearbeitet und die nächste muss ausgesetzt werden. Auf einen ganzen Monat entfallen meist nur etwa 12 Arbeitstage. Manche Arbeiter verdienen im Monat nur 200 bis 280 Kr. (etwa 24 bis 34 RM). Wie soll eine fünfköpfige Familie (solche sind in der Tschechoslowakei recht häufig) davon leben können? Es ist dabei zu bedenken, dass allein die Wohnungsmiete 40 bis 50% des Verdienstes ausmacht. Man kann heute sagen, dass es zwischen den direkt im Eisenbahndienst stehenden Arbeitern und denjenigen, welche für private Unternehmen Streckenarbeiten verrichten, überhaupt keinen Unterschied mehr gibt. Beide Kategorien werden auf gleiche Weise ausgebeutet. Diese Situation wird sich noch verschlimmern, weil die Eisenbahnen zahlreicher Länder auf Grund der stets zunehmenden Autokonkurrenz Reorganisationspläne ausgearbeitet haben, wonach der Betrieb auf Tausenden von Streckenkilometern eingestellt werden soll. Manche Bahngesellschaften haben die Nebenbahnlinien bereits aus dem Verkehr genommen.

Das Sekretariat der I.T.F. hält aus diesen Gründen die Anfertigung einer internationalen Uebersicht über die Lage der Streckenarbeiter für notwendig und bittet hiermit die Eisenbahnerorganisationen, nachstehende Fragen möglichst bald und ausführlich beantworten zu wollen:

- 1.) Wieviel festangestellte Arbeiter gibt es in Euerm Lande; welche Schwankungen der Beschäftigtenzahl sind von 1929 bis heute festzustellen?
- 2.) Welche wichtigsten Schwankungen in der Beschäftigtenzahl der Hilfsarbeiter sind in den einzelnen Jahreszeiten feststellbar?
- 3.) Wieviel Arbeiter werden von Privatunternehmen beschäftigt?
- 4.) In welchen Gewerkschaften sind
  - a) die festangestellten Arbeiter
  - b) die Hilfsarbeiter organisiert?
- 5.) Können Ihr uns eine Uebersicht über die im Streckendienst vorgekommenen Unfälle und Krankheiten beschaffen? (Die Statistiken des Internationalen Eisenbahn-Verbandes geben darüber keinen genügenden Aufschluss).
- 6.) Welche Reorganisationsmassnahmen haben die Eisenbahnen Eures Landes getroffen? (durch Zusammenlegung von Rotten, Entlassungen, Neueinteilung der Strecken, Verlängerung von Streckenabschnitten u. dgl.)
- 7.) Was für Reorganisationsmassnahmen erwägt man gegenwärtig?
- 8.) Ist infolge der Mechanisierung die Zahl der geschulten Arbeiter im Rückgang begriffen? (Nähere Angaben sind erwünscht).
- 9.) Haben die Streckenarbeiter auch andere als Streckenarbeiten (Unterhalt von Gebäuden u. dgl.) auszuführen?
- 10.) Wie wird die Kurzarbeit durchgeführt?
- 11.) Welches Durchschnittseinkommen hat, unter Berücksichtigung eventueller Kurzarbeit,
  - a) ein festangestellter, geschulter Arbeiter?
  - b) ein festangestellter, ungeschulter Arbeiter?
  - c) ein Hilfsarbeiter?

## Die deutschen Eisenbahner fordern ein staatliches Verkehrsmonopol (I)

Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands ist vor einigen Wochen mit einem umfassenden konstruktiven Plan für die Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens mit dem Ziele der Schaffung eines staatlichen Verkehrsmonopols an die Öffentlichkeit getreten. Da anzunehmen ist, dass auch die ausländischen Berufskollegen den planwirtschaftlichen und sozialistischen Bestrebungen der freigewerkschaftlich organisierten deutschen Eisenbahner Interesse entgegenbringen, sollen hier in grossen Zügen die Ursachen, die zu dieser Aktion der deutschen Eisenbahner geführt haben, dargelegt und der Plan eines staatlichen Verkehrsmonopols entwickelt werden.

In erster Linie ist es der ungesunde Wettbewerb zwischen Schiene und Kraftwagen gewesen, der den Einheitsverband bestimmt hat, das Problem Eisenbahn-Kraftwagen, das nicht nur in Deutschland akut ist, grundsätzlich zu behandeln. Dann war die bevorstehende Neuordnung der deutschen Reichsgesetzgebung, die nach der Ratifikation des Lausanner-Abkommens vor sich gehen kann, die Veranlassung, das Problem der zukünftigen Betriebs- und Rechtsform der deutschen Reichseisenbahnen mit der Frage des Umbaus der deutschen Verkehrswirtschaft zu verknüpfen. Schliesslich war es eine zwingende Aufgabe des Verbandes, den von den deutschen gewerkschaftlichen Spitzenorganisationen aufgestellten Plan zum Umbau der deutschen Wirtschaft, in dem u. a. auch die Verstaatlichung des Verkehrs und eine planmässige Leitung desselben gefordert worden ist, auszubauen und zu konkretisieren.

Der Wettbewerb unter den verschiedenen Verkehrsmitteln hat während der Krisenjahre immer heftigere Formen angenommen; er wird besonders zwischen Schiene und Landstrasse unerbittlich geführt. Dieser Wettbewerb hat aber weder den beteiligten Verkehrsmitteln noch der Gesamtheit Vorteile gebracht; im Gegenteil, der Leerlauf infolge des unwirtschaftlichen Nebeneinander und die Fehlinvestitionen infolge des Gegeneinander sind Quellen fortgesetzter Verluste an Volksvermögen.

Es handelt sich nämlich bei dem Kampf der Verkehrsmittel um möglichst grosse Anteile am Verkehrsaufkommen, nicht um einen gesunden Wettbewerb. Ein solcher ist nur unter gleichen oder ähnlichen Bedingungen möglich. Also nur solche Unternehmungen, die in ihrer finanziellen Aufbau und in ihrer Kostenstruktur ähnlich sind, können und dürfen mit einander konkurrieren. Wird untersucht, ob diese Vorbedingungen für die verschiedenen grossen Verkehrszweige zutreffen, dann zeigt sich, dass sowohl die volkswirtschaftliche als auch die betriebswirtschaftliche Struktur von Eisenbahn, Post, Kraftverkehr, Schifffahrt und Luftfahrt ausserordentlich verschieden sind, sodass nicht daran gedacht werden kann, gleiche oder ähnliche Vorbedingungen für den Wettbewerb schaffen zu können. Hinzu kommt,

dass die Eisenbahnen seit Jahrzehnten im Interesse der Gesamtheit Bindungen, wie Betriebs- und Beförderungspflicht, wie Haftpflicht und Öffentlichkeit der Tarife, wie Tarifgestaltung nach volkswirtschaftlichen und bevölkerungspolitischen Gesichtspunkten tragen, die ihnen die Abwehr der Angriffe des Kraftwagens, der von solchen Bindungen freigeblieben ist, ungeheuer erschweren. Je tiefer man in dieses Problem eindringt, desto mehr verstärkt sich die Auffassung, dass ein gesunder Wettbewerb, der zu einer vernünftigen Aufteilung des Verkehrs führen könnte, unter den verschiedenen Verkehrsmitteln nicht möglich ist. Es ist in der Tat so, dass der sogenannte Wettbewerb innerhalb der Verkehrswirtschaft nichts anderes ist, als der rücksichtslose Kampf der Verkehrsmittel um den Verkehrsbesitz eines anderen Verkehrsmittels. Der Verkehr im ganzen ist im stärksten Masse abhängig von dem Beschäftigungsgrad der Gesamtwirtschaft. Er ist also nicht Selbstzweck, wie etwa die privatwirtschaftliche Unternehmung, sondern er ist Mittler des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens und unterliegt eigenen und ganz anders gearteten Gesetzen wie Industrie und Handel.

Diese Tatsache ist schon frühzeitig erkannt worden. In Deutschland z. B. sind die Eisenbahnen schon in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts in das Eigentum des Staates überführt worden. In anderen Ländern sind die Eisenbahnen zwar Privatgesellschaften geblieben, sie müssen sich jedoch eine weitgehende Kontrolle des Staates gefallen lassen. Es sind jedoch überall Bestrebungen zu verzeichnen, die dahin gehen, die grossen Zweige des Verkehrs durch Uebernahme in das Eigentum des Staats aus der privatkapitalistischen Sphäre zu entfernen, um sie den Interessen der Gesamtheit dienstbar zu machen. Durch den Kraftwagen, der hauptsächlich privatwirtschaftlich betrieben wird, sind privatkapitalistische Tendenzen in das gemeinwirtschaftlich orientierte Verkehrswesen hineingetragen worden.

(Fortsetzung folgt).



## Wie feiern die Transportarbeiter den 1. Mai?

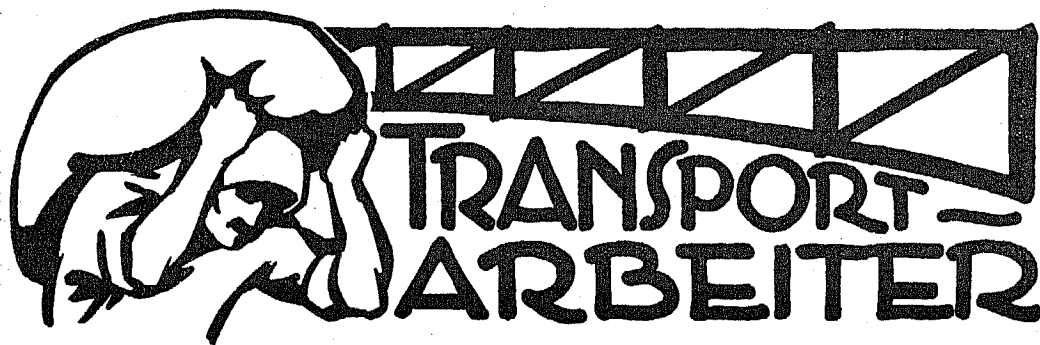
Zu unserem in der Nr. 1 und 2 erschienenen Aufsatz erhielten wir noch folgenden Nachtrag:

### NORWEGEN.

Was die Strassenbahner in Oslo anbelangt, bestimmt der Arbeitsvertrag, dass alle Strassenbahner, die nicht unbedingt zur Aufrechterhaltung des Verkehrs Dienst leisten müssen, am 1. Mai frei bekommen. Diejenigen Bediensteten, die an diesem Tag Dienst leisten, bekommen als Vergütung einen halben Tagelohn extra.

Die Werkstättenarbeiter feiern vollständig. Sie sowie die übrigen dienstfreien Strassenbahner beteiligen sich an der Demonstration.





## Auspuffgase — eine Berufsgefahr der Kraftfahrer

Gemäss dem Beschluss der Kraftfahrerkonferenz, die während des I.T.F.-Kongresses 1932 in Prag stattfand, veröffentlicht das Sekretariat im folgenden das Ergebnis seiner Untersuchung über die Gefährlichkeit der Auspuffgase im Automobilbetrieb. Wir hoffen, mit folgendem Artikel das Material unserer Organisationen zu vervollständigen!

Die bei dem Verbrennungsprozess entstehenden Abgase bilden, darüber ist sich heute jeder im klaren, eine grosse Gefahr für die Gesundheit. Diese Auspuffgase setzen sich nach den Ergebnissen zweier Untersuchungen, wie folgt zusammen:

	Korff-Petersen (Berlin)	Fieldner (Amerika)
Kohlensäure	4,9%	7,5%
Sauerstoff	5,3%	1,5%
Kohlenoxyd	3,7%	9,3%
Wasserstoff	kleine Mengen	4,3%
Methan	" 85 %"	1,2%
Stickstoff	" 85 %"	76,2%
Schwere Kohlenwasserstoffe	kleine Mengen	kleine Mengen

Die Verschiedenheit der Ergebnisse erklärt sich aus der Tatsache, dass die Zusammensetzung der Auspuffgase abhängt von der Beschaffenheit des Motors, der Belastung, der Luftzufuhr, dem Wasserdampf- und Sauerstoffgehalt der Luft (in der der Motor läuft), dem Brennstoff und der Regelmässigkeit der Zündung. Aber gegenüber der Gefährlichkeit des Kohlenoxyds versinkt die Schädlichkeit der übrigen Stoffe in den Auspuffgasen in ein Nichts.

### Worin besteht die besondere Gefährlichkeit des Kohlenoxyds?

Unser zum Leben notwendiger Atemprozess vollzieht sich wie folgt. Wir atmen aus der uns umgebenden Atmosphäre u. a. Sauerstoff in die Lungen. Von dort wird der Sauerstoff ins Blut überführt und dafür vom Blut durch die Lunge Kohlensäure und Wasserdampf, die bei dem körperlichen Verbrennungsprozess entstehen ausgeschieden. Durch den Blutumlauf wird der Sauerstoff an die Gewebezellen abgegeben. Wird dieser Gesamtvorgang gestört, dann treten Erstickungserscheinungen auf. Das Kohlenoxyd erlangt nun insofern eine besonders gefährdende Bedeutung, weil es eine gegenüber dem Sauerstoff 150 bis 200 Mal grössere Vermischungsfähigkeit mit den Haemoglobinen, jenem roten Blutfarbstoff, der die Eigenschaft hat, in sauerstoffreicher Umgebung Sauerstoff aufzunehmen und ihn den Gewebezellen zuzuführen, besitzt. Das bedeutet, dass wenn in der Atmosphäre Kohlenoxyd vorhanden ist, es das Haemoglobin in Beschlag nimmt, so-

dass für den Sauerstoff die Vermischungsmöglichkeit mit Haemoglobin geringer wird oder ganz aufhört. Dadurch geht die Transportmöglichkeit der Lungen von Sauerstoff nach den Gewebezellen verloren, Sauerstoffmangel ist die Folge und Erstickung tritt ein.

*Eine besondere Gefahr des Kohlenoxyds besteht auch darin, dass es vollständig farb-, geruch- und geschmacklos ist, also vom Menschen nicht wahrgenommen werden kann.*

### Welche Mengen von Kohlenoxyd in der Luft sind gefährlich?

Diese naheliegende Frage wollen wir mit einigen Untersuchungsergebnissen der Wissenschaft beantworten:

Nicloux hat in 23 Kohlenoxyd-Todesfällen das Haemoglobin auf seinen Gehalt an Kohlenoxyd untersucht. Er fand, dass es zwischen 58 und 81% schwankte, und im Durchschnitt 68% betrug. Hieraus kann man entnehmen, dass wenn 2/3 des Haemoglobins für die Atmung verloren ist, das menschliche Leben unmöglich ist.

K. B. Lehmann berichtet: 0,5 bis 0,8 mg. per Liter Luft kann 1/2 Stunde ohne Schaden ertragen werden. Gruber berichtet, dass bei 0,6 mg. per Liter Luft die Vergiftungsgefahr beginnt. Lewin berichtet, dass Luft mit 0,15 bis 0,2% Kohlenoxyd eine ernste Gefahr bildet, bei 0,37% tritt nach zwei Stunden der Tod ein.

### Welche Gesundheitsstörungen machen sich bemerkbar?

Es ist klar, dass die Gewebezellen, die am wenigsten Sauerstoffmangel vertragen können, zu allererst leiden. In dieser Hinsicht steht das Gewebe, woraus das Zentralnervensystem und das Rückenmark aufgebaut ist, im Vordergrund. Es machen sich daher zuerst Störungen des Zentralnervensystems (Kopfschmerz, Benommenheit, Schwarzwerden vor den Augen, Gefühl von Angst und Unruhe) bemerkbar. Oft wird ein pochendes Gefühl in den Schläfen wahrgenommen. Das Opfer will sich in diesem Stadium in Sicherheit bringen, ist noch vollkommen bei Bewusstsein, doch bereits vollkommen machtlos; selbst Rufen und Sprechen ist unmöglich. Falls nicht zeitig Hilfe gebracht werden kann,

tritt Bewusstlosigkeit ein. Blutumlauf und Atmung hören auf zu funktionieren, der Patient ist scheinbar tot, noch einige Augenblicke und die Gehirnzentren, wodurch die Herz- und Atmungsorgane in Tätigkeit gebracht werden, verlieren ihre Reizbarkeit und der Tod ist unvermeidlich. Der Verlauf kann so schnell sein, als ob das Opfer durch einen Schlag getroffen worden wäre, daher findet man die Vergifteten in den verschiedensten Stellungen. Meistenteils verläuft jedoch die Vergiftung nicht so schnell, und es zeigen sich dann bei rechtzeitiger Rettung folgende Symptome: rote Gesichtsfarbe, Sehstörungen, Gehörstörungen, Gefühllosigkeit an verschiedenen Stellen, Krämpfe, Lähmungen und Geistesstörungen. Schleunige ärztliche Hilfe in allen Vergiftungsfällen ist notwendig.

### Die Nachwirkungen einer Kohlenoxydvergiftung und die Heilbarkeit.

Die Nachwirkungen von keinem Gift sind so gross, als die von Kohlenoxyd. Diese Nachwirkungen können sein: gefährliche Lungenentzündung, Lähmungen (darunter Augenmuskellähmung), Blindheit, Erinnerungs- und Sprachstörungen, langdauernde unheilbare Psychosen, Hautkrankheiten etc. Mit der Behauptung der Wiederherstellung eines Kranken muss man sehr vorsichtig sein; oft scheint der Kranke wiederhergestellt und plötzlich entwickelt sich ein Krankheitsbild, das den Kranken zu einem unheilbaren, chronischen Kranken macht und sehr schnell zum Tode führt.

### Welche Mengen Kohlenoxyd sind in den Auspuffgasen enthalten?

Keeser experimentierte und fand folgenden Kohlenoxydgehalt:

	Hanomag- motor	Adler- motor	Benz- motor
Unbelastet mit 1 000 Touren	5,2%	8,5%	6,3%
Vollbelastet mit 1 500 Touren	0,2%	0,2%	1,7%

Korff-Petersen stellte 1911 fest, dass stillstehende Autos mit erst schnell und dann wieder langsam laufendem Motor in den Auspuffgasen 3,7% Kohlenoxyd enthielten.

Rumpf-Königsberg berichtet 1928, dass selbst bei günstigster eingestellter Verbrennung und vollbelasteter Maschine noch 0,3% Kohlenoxyd gebildet wird. Dieser Prozentsatz steigt bei abnehmender Belastung und kann bei „Leerlauf“ 1,4 bis 10% Kohlenoxyd betragen.

### Welche Mengen Kohlenoxyd sind in der Strassenluft enthalten?

In den U.S.A. hat man darüber Untersuchungen durchgeführt, die sich auf 14 Städte (mit insgesamt 19 Millionen Einwohnern, also Grossstädte) erstreckten. Es wurden an insgesamt 250 Stellen, und zwar an solchen, wo der Verkehr abgestoppt wird, Luftproben entnommen. Es ergab sich folgendes: im Durchschnitt betrug der Kohlenoxydgehalt 0,8 auf 10 000 Teile Luft. Nur in 24 Fällen betrug er über 1 und in einem Falle (unter einer Unterführung) betrug er 2 Teile. In Chicago ergaben die Versuche folgenden Gehalt an Kohlenoxyd:

Strassen mit 0 bis 100 Kraftwagen	in 5 Minuten passiert	—0,10 ‰
Strassen mit 100 bis 200 Kraftwagen	in 5 Minuten passiert	—0,35 ‰
Strassen mit 400 bis 1000 Kraftwagen	in 5 Minuten passiert	—0,64 ‰

Die neuesten Untersuchungen stammen aus Berlin (1931). Froboese hat hier Strassenkreuzungen mit starkem Verkehr untersucht. Um die Versuche noch wirksamer zu machen, hat man den Verkehr immer eine Weile gestoppt, sodass die Autos im Anfahren waren und erhebliche Auspuffgase in die Luft entwichen. Ausserdem hatte man windstille Tage gewählt. Die Luftproben wurden in Gesichtshöhe der Passanten entnommen. Von 101 Proben wurde in 6 Fällen ein Kohlenoxydgehalt von über 0,15 ‰ und als höchste Menge 0,23 ‰ festgestellt. Wenn diese Untersuchungen der Strassenluft auch kein zuverlässiges Bild abgeben, so kann doch angenommen werden, dass Kohlenoxyd auf der Strasse keine Gefahr bedeutet. Evtl. sind Verkehrsschutzleute an stark frequentierten Kreuzungen gefährdet, aber da wird ja durch möglichst schnelle Ablösung vorgebeugt.

#### Kohlenoxyd in fahrenden Automobilen?

Das Kohlenoxyd bildet auch eine Gefahr für die Insassen fahrender Automobile, wenn z. B. das Auspuffrohr, wie in den meisten Fällen unter dem Wagen endigt, oder wenn der Rückenwind die Auspuffgase in das Innere des Wagens treibt, oder es tritt durch die Pedalschlitze in den Führerraum und endlich am gefährlichsten sind die Wagenheizungen vermittels Auspuffgase. Daher sollte man verlängerte Auspuffrohre anbringen und von einer Auspuffgasheizung ganz absehen. Hahn und Hirsch, Berlin, untersuchten die Innenluft von 10 fahrenden Omnibussen auf ihren Kohlenoxydgehalt. Sie fanden in zwei Fällen 0,4 ‰, in zwei Fällen 0,1 ‰, in zwei Fällen 0,09 ‰, in einem Fall 0,02 ‰, in einem Fall 0,04 ‰, und nur in zwei Fällen fanden sie überhaupt kein Kohlenoxyd. Wenn diese gefundenen Mengen auch keine unmittelbare Gefahr für die Insassen bilden, so wäre doch allgemein für Omnibusse aus Vorsicht ein vertikaler Obenauspuff zu fordern.

#### Kohlenoxyd in Garagen und Reparaturwerkstätten!

Die grösste Gefahr bildet zweifellos das Kohlenoxyd in Garagen und Reparaturwerkstätten. Versuche in den U.S.A. ergaben folgendes: In 27 Garagen wurden 102 Luftproben entnommen, weil der Gehalt an den verschiedenen Stellen der Garage verschieden gross ist, u. a. auch wegen der Unebenheit des Bodens, denn Kohlenoxyd ist etwas schwerer als Luft und sucht die tiefsten Stellen auf. Die entnommenen Proben enthielten im Durchschnitt 2,1 ‰ Kohlenoxyd. 59% der Proben ergaben mehr als 1 ‰, 18% mehr als 4 ‰. Der höchste Gehalt für den gesamten Garagenraum war 11 ‰, der niedrigste betrug 0,1 ‰. In fast keiner der untersuchten Garagen befand sich eine künstliche Luftverbesserungsanlage. Hieraus ergibt

sich tatsächlich, dass die Auspuffgase in den Garagen eine Gefahr bilden.

#### Häufigkeit der Vergiftungsfälle!

Bei der Zentralstelle für Unfallverhütung in Berlin wurden in den Jahren 1925 bis 1927 36 Fälle von Vergiftungen durch Auspuffgase gemeldet, davon waren 8 tödlich. Nach einer von Dr. Schmidt bekanntgegebenen, Preussen umfassenden Statistik wurden von den im Jahre 1926 festgestellten 242 Todesfällen in Garagen 85% durch Auspuffgase der Kraftwagen verursacht. Im Spezialbericht des deutschen Reichsgesundheitsamtes über die Ausbreitung der Erkrankungen in Autogaragen und Reparaturwerkstätten für das Jahr 1929 war ein Material von 18 217 Personen enthalten. Davon waren nicht weniger als 11 452 Personen an Vergiftungen durch Abgase erkrankt, also ein erschreckend hoher Teil.

#### Unbedingt notwendige Massnahmen zum Vorbeugen!

In den Garagen müssen an die Auspuffrohre der Autos Verlängerungen, die direkt ins Freie führen, angebracht werden. In den Garagentüren müssen möglichst niedrig über dem Boden Schlitze oder sonstige Öffnungen, die eine Lüftung ermöglichen, angebracht sein. Die sehr gefährlichen Montagegruben müssen beseitigt werden und durch hydraulische Hehebühnen ersetzt werden, die neben der Beseitigung der Vergiftungsgefahr auch noch den Vorzug haben, dass die Arbeiter in natürlicher Körperhaltung arbeiten können.

#### Unbedingt notwendige gesetzliche Vorschriften.

Die I.T.F. richtete am 15. Mai 1928 ein Memorandum an die XI. Internationale Arbeitskonferenz über die Gefahren und Missstände im Kraftfahrzeugverkehr. Darin wird u. a. gefordert:

1. Der Motor eines Kraftwagens darf in der Garage nur bei geöffneter Türe oder bei sonstiger Herstellung starken Luftwechsels in Gang gesetzt werden.
2. Längeres Laufenlassen des Motors im Unterbringungsraum soll verboten sein. Sofern sich Gase oder Dämpfe entwickeln, darf bis zur völligen Beseitigung derselben der Unterbringungsraum nicht geschlossen werden.
3. In allen Räumen, in denen Automobile untergebracht sind, muss eine Vorrichtung bestehen, durch die die Auspuffgase des Motors direkt ins Freie geleitet werden können.
4. In allen diesen Räumen muss ein Plakat mit bildlichem Hinweis auf die Unfallgefahren und einer Warnung aushängen.
5. An Kraftfahrzeugen muss ein derartiges Warnungsschild an einer für den Fahrer stets sichtbaren Stelle angebracht werden.
6. Montagegruben müssen mit einer tiefliegenden Abzugsvorrichtung oder mit einem elektrischen Ventilator versehen sein.
7. Beim Umgang mit Tankgefässen und Tankgruben müssen die dort Beschäftigten fortwährend durch besonderen laufenden Unterricht auf die Gefahren der dort angesammelten Gase aufmerksam gemacht werden.
8. Die Schüler in den Fahrschulen müssen über alle diese Gefahren eingehend unterrichtet werden.

Das Internationale Arbeitsamt fordert dann auch im Jahre 1929 in seiner Arbeit betreffend den „Schutz der Berufskraftwa-

genführer“ unter dem die Garagen betreffenden Teil folgendes:

„Jede Garage muss dicht über dem Fussboden Lüftungsöffnungen von mindestens 400 qcm. Gesamtgrösse enthalten. Hierfür können Schlitze unter den Türen oder Öffnungen in diesen von mindestens 5 cm. Durchmesser der einzelnen Öffnung angebracht werden. Diese Öffnungen dürfen nicht verstopft werden. Für grosse Wagenräume (besonders bei Kellergaragen) kann künstliche Lüftung verlangt werden. Bei elektrisch angetriebenen Entlüftungen muss der funkenbildende Teil des Motors ausserhalb der Räume und der Entlüftungsrohre liegen“.

Eine ganze Reihe von Ländern haben auch bereits besondere Vorschriften für Garagen erlassen.

#### Was zu fordern bleibt!

Neben allen vorbeugenden Vorschriften und Gesetzen, die bei der enormen Gefahr des Kohlenoxyds noch sehr unzureichend sind, fordern die Berufskraftfahrer die Anerkennung der Vergiftungserkrankungen als Berufskrankheiten und der tödlichen Vergiftungsfälle als Berufsunfälle in der Sozialgesetzgebung aller Länder mit allen ihren gesetzlichen Rechten.

#### Letzte Nachricht aus der Unfallverhütungstechnik!

Es wird berichtet, dass ein Apparat konstruiert worden ist, der, an Motorfahrzeugen angebracht, die Kohlenoxydgase durch einen Oxydationsvorgang zu Kohlensäure, die ja fast ungefährlich ist, verwandelt. Sollte sich dieser Apparat bewähren, muss verlangt werden, dass kein Kraftfahrzeug ohne einen solchen Apparat zum Verkehr zugelassen wird.



#### Jahresbericht einer faschistischen Gewerkschaft

In Rom fand im Dezember 1932 die Jahresversammlung der National-Faschistischen Vereinigung des Luftfahrtpersonals statt. Hierbei wurde der Tätigkeitsbericht des verflossenen Jahres gegeben. Wir können nicht umhin, diesen Bericht und die Beschlüsse der Versammlung in wesentlichen Teilen einer kritischen Betrachtung zu unterziehen. Zunächst wurde mitgeteilt, dass es der Vereinigung, die jetzt 1500 Mitglieder umfasst, gelungen ist, in 167 Differenzfällen mit der Arbeitgebervereinigung auf dem Wege der gütlichen Verständigung die Auszahlung von 1 474 000 Lires an die Fordernden zu erreichen. Abgesehen davon, dass es für eine Gewerkschaft etwas eigenartig anmutet, wenn sie ihren Haupterfolg in der gütlichen Verständigung mit den Arbeitgebern sieht, geht aus den angegebenen Zahlen hervor, dass die Durchschnittssumme der Differenzfälle 8 826 Lires beträgt, sodass es die Arbeitgeber mit der Einhaltung der Kol-

lektivverträge nicht allzu genau zu nehmen scheinen. Des weiteren wurde beschlossen, dass die Dienstgrade des Flugpersonals und Bodenpersonals zwischen den beiden zuständigen Organisationen unter Kontrolle des Luftfahrtministeriums endgültig festgelegt werden sollen. — Fürwahr eine zweifellos wichtige *gewerkschaftliche* Aufgabe, die Festlegung der Dienstgrade. Wir zweifeln nicht einen Augenblick, dass jetzt auch der letzte in der italienischen Luftfahrt Beschäftigte die Notwendigkeit dieser Gewerkschaftsarbeit begreifen wird.

Ausserdem wurde noch die Schaffung einer nationalen Kasse für das Luftfahrtpersonal und einer Krankenkasse für das Personal der Flugzeugwerke beschlossen. Die Idee der nationalen Kasse, die in allen im Kollektivvertrag vorgesehenen Fällen Versicherungs- und Unterstützungsleistungen zu gewähren hat, ist vom Luftfahrtminister Balbo propagiert, und ist sowohl vom Personal, als auch von den Arbeitgebern sehr günstig aufgenommen worden; die letzteren haben bereits zur Schaffung des ersten Fonds beigesteuert. — Man scheint also der Luftfahrt sehr grosse Bedeutung beizumessen, wenn der Herr Balbo in höchsteigener Person der Gewerkschaft diesen Vorschlag unterbreitet und ausserdem wird es zweifellos die Kampfkraft dieser Gewerkschaft ausserordentlich steigern, dass die Arbeitgeber den Grundstock zu dieser Kasse aus ihrer weltbekannten Humanität heraus gestiftet haben.

Zum Schluss wurde mitgeteilt, dass, obwohl man an Arbeitslosenunterstützung in den letzten neun Monaten 35 585 Lires gezahlt hat, in dem dafür bestimmten Fonds noch beträchtliche Mittel vorhanden sind, die aus den freiwilligen Beiträgen des beschäftigten Personals stammen. — Das ist auf jeden Fall eine gewerkschaftliche Leistung, die Mitglieder so zu erziehen, dass sie sich freiwillig gegen die Arbeitslosigkeit, deren Ursache letzten Endes das Wirtschaftssystem ihrer sozialen Gegenspieler ist, versichern, um so zu verhindern, dass die armen Arbeitgeber gezwungen sein könnten, für die Arbeitslosen in irgendeiner Form Abgaben zu leisten.

Auf jeden Fall fühlen wir uns zum Schluss zu einer Erklärung verpflichtet, denn wir können uns denken, dass sich die Frage aufdrängt, ob wir nichts Besseres in unserer Zeitung zu veröffentlichen haben, als derartige Nebensächlichkeiten. Wir haben jedoch ganz bewusst den so beschränkten und wertvollen Raum an diese Nichtigkeit verwandt, weil sich an diesem Beispiel, das auf einem offiziellen Bericht dieser Gewerkschaft beruht, die ganze Demagogie und Verlogenheit der faschistischen Gewerkschaften, ohne die sonst üblichen Verschönerungen, zeigt.

Sorgen wir für Verbreitung dieser Tatsachen, zerstreuen wir den Nebel der faschistischen Idee von der Werksgemeinschaft zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Arbeiter der Luftfahrt, organisiert Euch in den der I.T.F. angeschlossenen Gewerkschaften und *kämpft* für die Verbesserung Eurer Lohn- und Arbeitsbedingungen!

# SEELEUTE

## Triumphgeheil der deutschen Unternehmer

Wie weit bei der „nationalen Wiedergeburt“ Deutschlands die Unternehmer auf ihre Kosten kommen und wie glücklich sie darüber sind, dass bei dieser nationalen Wiedergeburt unter Führung Adolf Hitlers, des Mannes „der sich mit Stolz dazu bekennt, Arbeiter gewesen zu sein“, die Errungenschaften der deutschen Arbeiterschaft zerstört werden, zeigen uns die Auslassungen in der „Hansa“ (deutsche Schifffahrtszeitschrift) vom 1. April 1933 unter der Rubrik „Wirtschaftsrundschau“ mit dem Untertitel „Zusammenbruch der Gewerkschaftsherrschaft“. Es heisst dort:

So schicksalhaft alles das werden kann, was gegen uns und gegen den Weltfrieden nünmehr nach dem Fortfall unserer inneren Unruheherde unternommen werden mag, es muss in der Hoffnung ertragen werden, dass sich eines Tages der Unwille der gesitteten, friedensbedürftigen Menschheit gegen den Herd des *internationalen Verbrechertums* so deutlich Luft macht, dass ein Missverstehen nicht mehr möglich ist. Bis dahin werden uns häusliche Dinge beschäftigen. An solchen, die Anspruch auf Bedeutung haben, fehlt es zur Zeit weniger als je.

Falls nicht an vorderster so doch an sehr vernehmbarer Stelle steht der *völlige Zusammenbruch der Gewerkschaftsherrschaft*, wie sie uns aus ihren Anfängen seit fast einem halben Jahrhundert bekannt ist und wir sie *während der Zeit ihrer Monopolstellung während der letzten 12 Jahre haben dulden müssen. Sang- und klanglos*, wie so unendlich vieles andere Nachteilige aus der Nachkriegszeit, brach in den letzten Wochen auch die *gewerkschaftliche Zwingburg* zusammen. Sie, die vor noch nicht langer Zeit von ihren Anhängern als Staat im Staate gepriesen wurde, sofern nicht gar als der Staat selbst. L'état c'est moi.

Häufig und nachdrücklich ist in diesen Berichten versucht worden, die *Schäden des zwischen Kapital und Arbeit Zwietracht säenden Gewerkschaftsbeamtentums mit dessen ständig sich mehrenden Herrschaftsgelüsten zu brandmarken. Gewiss, es gab unter Gewerkschaftsführern weiblickende, um den gewerblichen Frieden verdiente Männer, aber sie waren in so geringer Minderheit, dass sie nicht die ununterbrochene Fortsetzung einer Politik zu hindern vermochten, die in der Belastung der Wirtschaft durch immer neue soziale Abgaben und Steuern den Gipfel aller Weisheit erblickte.*

Nirgends fühlbarer und verhängnisvoller trat und tritt solche Engstirnigkeit gegenüber Erwerbsgruppen auf, die *wie die Seeschiffahrt auf internationalem Feld gegen minderbelastete Wettbewerber zu kämpfen haben. Welchen Angriffen waren Feststellungen solcher Art ausgesetzt, welchen Verdächtigungen und hässlichen Unterstellungen im besondern auch die an dieser Stelle gegen die Verbreitung von Unfrieden unter der deutschen Seemannschaft gerichteten Vorwürfe. Oder, sobald bekannten Friedenstörern die Maske vom Gesicht gerissen wurde, wenn sie öffentlich als Subvention kennzeichneten, was entweder völlig unzureichende Entschädigung für geraubtes Eigentum war oder Darlehensgarantien darstellte, wie solche nicht zuletzt wegen der steuerlichen Ueberlastung aufgenommen werden mussten, um überhaupt noch Schiffe in Fahrt halten zu können. Jene Behauptungen wider besseres Wissen haben der deutschen Schifffahrt schon manchen schweren Nachteil bereitet.*

Wir wollen dazu bemerken: diese das Höchstmass der Unverschämtheit übersteigenden, wissentlich falschen Aeusserungen stehen im Organ des Schutzvereins deut-

scher Reeder. Im Organ derselben deutschen Reeder, die sich jetzt vor „Nationalbewusstsein“ überschlagen und die sich noch vor weniger als einem Jahr nicht scheuten, ihre so heissgeliebte deutsche Flagge gegen eine ausländische zu vertauschen, lediglich um ihren Seeleuten die Sozialversicherung zu verschlechtern und Sozialversicherungsbeiträge zu sparen und vergessen haben, dass sie sich in der Inflation durch niedrige Löhne auf Kosten der Seeleute bereichert und ihre internationale Stellung gefestigt haben.

Diese Aeusserungen der Schifffahrtsausbeuter müssen sowohl den deutschen Seeleuten wie auch dem internationalen Seeleuteproletariat beweisen, dass es gegenüber der brutalen Gewissenlosigkeit des internationalen Reederkapitals nur eines gibt: „Kämpfen und wieder kämpfen!“



## Bekanntmachung über Befähigungsatteste für Ruderer

In der Februarnummer unserer Zeitung haben wir eine Bekanntmachung der dänischen Regierung über die Einführung einer Bemannungs-skala auf dänischen Schiffen veröffentlicht.

Diesmal sind wir in der Lage, eine Bekanntmachung der gleichen Regierung zu publizieren, die ebenfalls die Sicherheit auf See angeht.

Sie betrifft die Bemannung von Rettungsbooten und lautet wie folgt:

### Par. 1.

Wer sich ein Befähigungsattest als Bootrunderer erwerben will, muss einer Person gegenüber, die befugt ist, ein solches Zeugnis auszustellen, beweisen, dass er geübt ist im Aussetzen von Rettungsbooten und im Gebrauch von Riemen, dass er mit der praktischen Manövrierung der Boote vertraut und weiter imstande ist, die von den betreffenden Rettungsstationen gegebenen Orders zu verstehen und zu beantworten.

Er muss weiter das 17. Lebensjahr erreicht und mindestens 12 Monate Seepraxis haben.

### Par. 2.

Den im Par. 1. enthaltenen Bestimmungen entspricht ohne weiteres

- jeder, der über ein Befähigungsattest als Steuer-mann oder Kapitän verfügt,
- jeder, der mindestens 4 Jahre als Maschinist auf einem Seeschiff dienstlich beschäftigt gewesen ist,
- jeder, der mindestens 12 Monate als Bootsmann oder Matrose auf dänischen Seeschiffen gedient hat oder eine entsprechende Stellung an Bord eines ausländischen Schiffes inne hatte und
- Offiziere und freiwillige Matrosen bei der Kriegsflotte.

### Par. 3.

Ein Bootrundererattest kann von den von der staatlichen Schiffsaufsichtsbehörde angestellten seekundigen Schiffsinspektoren und Schiffsbeaufschlagten, sowie von anderen seekundigen Personen, die vom Seefahrtsministerium die Befugnis dazu erhalten haben, ausgestellt werden.

Atteste für die im Par. 2. gemeinten Personen können vom Seeamt ausgestellt werden.

### Par. 4.

Die Atteste werden unentgeltlich verabfolgt.

## Die Lohn- und Arbeitsbedingungen in der französischen Hochseefischerei (XII)

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen in der französischen Hochseefischerei sind, je nach Art der Fischerei, in verschiedenen Verträgen festgelegt. Es gibt Verträge für Trawler, für die Fischerei mit Hacken, die Neufundland-Fischerei, die Fischerei auf Island, Grönland usw., die Fischerei bei Island, sowie für Trawler in Lorient und La Rochelle.

Ueber die Grösse der Besatzungen und der Fischerflotte besitzen wir keine genauen Angaben. Lloyds Register über die Jahre 1930 und 1931 zufolge zählte die französische Fischerflotte 413 Trawler und sonstige Fahrzeuge von insgesamt 123 794 Tonnen. In bezug auf Tonnengehalt steht die französische Flotte, nach England, an zweiter Stelle, dann folgt Deutschland und Holland.

### Arbeitszeit.

*Trawler:* Auf Reisen nach und von dem Fangplatz wird das Dreiwachensystem gebraucht. Die tatsächliche Arbeitszeit beträgt dann 8 Stunden im Tag.

Auf den Fangplätzen ist die Arbeitszeit unbegrenzt; jedes Mannschaftsmitglied muss aber eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von 8 Stunden haben. Die Nachtruhe kann bis auf 3 Stunden täglich, die Mahlzeiten ausgenommen, verkürzt werden, sofern es die Umstände notwendig machen, jedoch nicht öfter als 5 Tage hintereinander.

Auf der Reede und in den Häfen beträgt die Arbeitszeit 8 Stunden im Tag. Hilft aber die Bemannung beim Löschen des Schiffes mit, so kann die Arbeitszeit auf 12 Stunden verlängert werden.

Ueberschuss wird nach den selben Grundsätzen, wie bei der Handelsflotte üblich, vergütet. Die Ueberstundenvergütung beträgt zurzeit 3 Franken pro Stunde, wovon 6% für eine besondere Kasse in Abzug gebracht werden. Die für Ueberschuss bezahlten Beträge werden bei Berechnung des Fanganteils vom Brutto-Verkaufspreis in Abzug gebracht. Für die *Fischerei bei Neufundland*, die *Hackenfischerei*, die *Fischerei auf Island, Grönland etc.*, und die *Fischerei bei Island* gelten die gleichen Bestimmungen.

Das Maschinenpersonal in der *Trawlerfischerei von Lorient* hat laut Tarifvertrag eine Arbeitszeit von 8 bis 12 Stunden, im Hafen eine solche von 8 Stunden, nebst eventueller Ueberschussarbeit.

Für das Deckpersonal gilt die Bestimmung, dass ihm eine 6stündige tägliche Ruhepause zu gewähren ist.

Die für die *Fischer von La Rochelle* gültige Vereinbarung schreibt nur vor, dass für das Maschinenpersonal das Dreiwachensystem zu gelten hat.

### Heuern und Fanganteil.

*Trawler:* Die Besatzung erhält insgesamt ein Fünftel des Nettoertrages. Die Verteilung geschieht nach einer besonderen Vereinbarung, wonach der Anteil des Kapitäns nach dem Koeffizienten 1,8 errechnet wird.

Am Ende der Saison erhalten Matrose, Heizer und Trimmer eine Gratifikation von:

225 Fr., wenn der Nettoertrag sich auf 1.800.000 Franken,
375 „ „ „ „ „ „ „ „ 2.250.000 „ „ „ und
525 „ „ „ „ „ „ „ „ 2.700.000 „ beläuft.

Zu Beginn der Reise zahlt der Reeder verschiedene Vorschüsse aus, die als garantierte Mindeststeuer betrachtet werden. Es wird auch ein Ziehschein verabfolgt. Die ausbezahlten Beträge werden in jedem einzelnen Falle in den Musterungsvertrag eingetragen.

Der Nettoertrag besteht aus dem Verkaufspreis, abzüglich Kommission und des für den Propagandafonds für den Fischverbrauch abzuführenden Beitrages. Dies gilt für die Fälle, wo das Schiff seinen Fang im Heimatshafen löscht. In den andern Häfen werden ausserdem noch die andern beim Fischverkauf entstehenden Kosten in Abzug gebracht.

### Neufundland-Fischerei.

Die Heuer setzt sich zusammen aus Vorschuss, Ziehschein und ausstehender Heuer.

Vorschüsse werden für jeden einzelnen Fall festgesetzt; auch

die Ziehscheine werden nach Vereinbarung mit jedem Besatzungsmitglied einzeln verabfolgt. Die ausstehende Heuer wird festgesetzt auf Grund von: Verkaufspreis, Fracht für Passagiere, Güter, Salz und eventuelle Geldstrafen unter Abzug von Kommission und des Beitrages an den Propagandafonds für Fischverbrauch. Von dem so ermittelten Gesamtbetrag kommen in Abzug Versicherungskosten, Unkosten bei der Zubereitung von Tran und Roggen, Verpackungskosten für diese Produkte, die Heuern für den Monat, wo der Fang beendet wird, sowie die Unkosten für das Löschen und Wiegen des Fanges, wenn dies im Heimatshafen geschieht und nicht von der Besatzung vorgenommen wird, eventuelle Einfuhrzölle, Unkosten beim Ankauf von Lockspeise und schliesslich die Mindestheuern. Der Ueberschuss stellt den Nettoertrag dar. Dieser Betrag wird geteilt durch die Zahl der von den Davies (Davy = kleines Fischboot) gefangenen oder zuteilten Anzahl Kabeljau (evtl. einschliesslich des Fischbootes des Steuermannes).

Die von jedem Davy gefangene oder diesem zuteilte Anzahl Kabeljau wird im Schiffstagebuch eingetragen. Geht dieses verloren, dann wird die Zahl durch persönliche Aufzeichnungen oder — wenn solche nicht vorhanden sind — nach übereinstimmenden Erklärungen des Schiffsführers und der Besatzung festgesetzt. Jedes Davy erhält 26% des Nettoertrages für den von ihm gefangenen oder ihm zuteilten Kabeljau. Der Davyführer (Steuermann) und der Ruderer teilen sich in diesen Betrag auf die Weise, dass ersterer 5/9 erhält. Wenn sie sich darüber einig sind, können sie den Betrag auch gleichmässig zur Hälfte verteilen. Was das Davy des ersten Steuermanns betrifft, so fällt der Teil, den der Steuermann gefangen hat oder ihm zuteilte worden ist, dem Reeder zu.

Die Löhne der übrigen Besatzung werden vom Reeder bezahlt u. z. wie folgt:

Kapitän: Nach persönlicher Vereinbarung;

Steuermann: 20% des durchschnittlichen Nettoertrages der Davies.

Wenn auch der Steuermann mit einem Davy fischt und der Nettoertrag seines Fanges mehr ausmacht als diese 20%, dann erhält er statt der 20%, die in diesem Falle dem Reeder zukommen, eine dem Wert des gefangenen Fisches entsprechende Entschädigung.

Salzer: 18% des durchschnittlichen Nettoertrages der Davies;

Jungmann: 7,5% „ „ „ „ „ „

Junge: 6,5% „ „ „ „ „ „

2. Steuermann: 2% des durchschnittlichen Nettoertrages der Davies sowie sein Einkommen als Fischer, das nach obigem Beispiel errechnet wird;

Bootsmann: 1% des durchschnittlichen Nettoertrages der Davies sowie sein Einkommen als Fischer;

Koch: Derselbe erhält genau so viel wie ein Fischer mit 4/9 des Nettoertrages eines Davys.

Uebersteigt der Nettoertrag 70.000 Franken, dann ändern sich die für den Fischer, 1. Steuermann und Salzer festgesetzten Prozentsätze folgendermassen: der Fischer erhält: 28%, der 1. Steuermann 21% und der Salzer 19%.

Der Durchschnitt des Nettoertrages der Davies wird errechnet indem man den Nettoertrag durch die Zahl der am Fang beteiligten Davies teilt.

### Hackenfischerei.

Hier werden die Löhne der Fischer auf die gleiche Weise berechnet wie bei der Neufundland-Fischerei. Statt 26% erhalten die Fischer in diesem Falle 28% des Nettoertrages; bei Feststellung des Gesamt-Nettoertrages muss jedoch die Hälfte der Unkosten für den Funkposten sowie die Hälfte der Unkosten für den Betriebsstoff des Motors der Kühlanlage in Abzug gebracht werden.

Die übrige Besatzung, die nicht direkt am Fang beteiligt ist, erhält:

Kapitän: Nach persönlicher Vereinbarung;

Steuerleute  
Maschinisten | 55% des Nettoertrages eines Davys mit dem  
Salzer | grössten Rang;

Radiotelegraphist  
Heizer | 50% des durchschnittlichen Nettoertrages eines  
Koch | Davys;

Jungman 20% des durchschnittlichen Nettoertrages eines Davys;

Junge 18% „ „ „ „ „ „

Die Heizer müssen bei der Trangewinnung und beim Versetzen von Salz im Raum mithelfen.

(Fortsetzung folgt).