



**ORGAN DER INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITERFÖDERATION**

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

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

INHALT:

Allgemeines:

- Kapitalismus oder Sozialismus. 2
- Wozu die faschistischen Gewerkschaften ihre Mitgliedsbeiträge gebrauchen 3
- Mitteilungen des Sekretariats. 4

Eisenbahnen:

- Noch stets das System der „Totmanns-
kurbel“. 5
- Die Eisenbahnen Kanadas. 6
- Das Lokomotivpersonal und die perio-
dische Prüfung der Sehschärfe 7
- Unsere Erhebung über das Werk-
stättenpersonal 7

Transportarbeiter:

- Wie feiern die Transportarbeiter den
1. Mai? 9
- Die Zwangshaftpflichtversicherung für
Kraftfahrzeugbesitzer. 10

Seeleute:

- Die Lohn- und Arbeitsbedingungen in
der Hochseefischerei (X). 12

Esperanto 12



Schluss mit dem Kapitalismus!

Kapitalismus oder Sozialismus

Gegen die Rettung der kapitalistischen und für eine sozialistische Gesellschaftsordnung
Die Ungerechtigkeit und Unhaltbarkeit der kapitalistischen Gesellschaftsordnung ist noch nie zuvor derart klar zutage getreten, wie in der jetzigen Weltwirtschaftskrise. Während Millionen von Arbeitslosen entbehren und hungern, wird der Ue erschuss an landwirtschaftlichen und industriellen Erzeugnissen verbrannt und vernichtet.

Die kapitalistische Gesellschaft sucht verzweifelt nach den Mitteln zu ihrer eigenen Rettung. Entschlossen, ihre Ausnahmestellung zu wahren und gleichgültig gegenüber der Tatsache, dass die Last auf den Schultern der arbeitenden Klasse ruht, schliesst die Kapitalistenklasse ihre Fabriken, entlässt sie viele ihrer Arbeiter und setzt ständig die Löhne der übrigen herab.

In dieser kritischen Periode, wo das Schicksal der gesamten Arbeiterklasse auf dem Spiele steht, ist es äusserst wichtig, dass Mittel und Wege gesucht werden, um jedes weitere Opfer der Arbeiter zum Zwecke einer Verlängerung der kapitalistischen Gesellschaftsordnung zu verhüten.

Die Arbeiter müssen sich des Weges zu ihrer eigenen Befreiung immer mehr bewusst werden. Dieser Weg ist der Weg des Klassenbewusstseins, der Einigkeit und Kampfbereitschaft. Nicht Worte, sondern nur Taten können uns helfen.

Der Kongress appelliert daher an die in der I. T. F. organisierten Transportarbeiter der ganzen Welt, sich energisch jeglichem Vorschlag zu widersetzen, welcher zur Rettung der kapitalistischen Gesellschaft und Verlängerung ihrer Lebensdauer beitragen könnte. Es muss unsere Pflicht sein, die Arbeiterschaft zu erretten durch Rüstung zu einem entscheidenden Angriff gegen die dem Untergang geweihte kapitalistische Gesellschaftsordnung und dem Aufbau einer neuen und gerechteren, d. h. einer sozialistischen Gesellschaftsordnung.

Obige Entschliessung ist zweifelsohne eine der wichtigsten, die der letzte, in Prag abgehaltene Kongress der I. T. F. angenommen hat. Angesichts des heutigen, für jeden recht deutlichen und unübersehbar scheinenden Chaos und Elendes wird das Proletariat, besonders das aus den Transport- und Verkehrszweigen, aufgefordert, mit diesem Verderben bringenden System ein und für allem aufzuräumen. Kein Versuch, dem durch seine eigene Ohnmacht ins Wanken gebrachten Koloss Kapitalismus wieder auf die Beine zu verhelfen, darf von der Arbeiterschaft unterstützt werden. Im Gegenteil, mehr denn je besteht Anlass, mehr denn je ist es gerechtfertigt, dem Kapitalismus nach dem Leben zu trachten. Die besten seiner Mitarbeiter, die bisher auch als dessen Anhänger und Verteidiger galten, zweifeln nun nicht mehr bloss seine Existenzberechtigung an, sondern sprechen auch offen, unter guter Begründung aus, dass der Kapitalismus, so wie sie ihn heute sehen, wert ist, zu verschwinden.

In dem Lande, wo der Kapitalismus seine grössten Triumphe feierte, wo seine Anhänger den Beweis dafür erbracht glaubten, dass kein Grund dazu vorläge, das kapitalistische Wirtschaftssystem durch den Sozialismus zu ersetzen, folglich keine einigermassen bedeutende Bewegung dafür ausgelöst werden konnte, im selben Lande ist nun allerdings ein keineswegs neues, aber doch recht Eindruck erweckendes Urteil über die kapitalistische Wirtschaftsordnung gefällt worden. Eindruck erweckend ist es vor allem, weil es von seiten derjenigen kommt, welche zur selben kapitalistischen Entwicklung, die jetzt, nach ihren Resultaten beurteilt, von ihnen mit allem Nachdruck als verwerflich gebrandmarkt wird, die mächtigsten Beiträge geliefert haben. Es handelt sich um eine Gruppe von nicht weniger als 38 Fachmännern der Technik (Ingenieure), die nach jahrelangem Studium dasjenige, was der Kapitalismus mit seinen Geistesprodukten angerichtet hat, mit einem vernichtenden Urteil abgetan haben. In der im Oktober

v. J. gegründeten amerikanischen Zeitschrift „The New Outlook“, deren Hauptschriftleiter der frühere Neuyorker Staatsgouverneur und Kandidat für den Präsidentschaftsposten bei den vorletzten Wahlen, Alfred E. Smith, ist, also eine von Haus aus am allerwenigsten anti-kapitalistische, geschweige denn sozialistische Zeitschrift, erscheint seit November eine Artikelreihe über „Technocracy“ (Technokratie), eine Wortschöpfung jüngsten Datums. Seither wird in der Welt viel Aufhebens über das in diesen Artikeln behandelte Problem gemacht, das, wie schon gesagt, keinesfalls neu ist, aber sowohl wegen der Neutralität der Terminologie, als auch des Ansehens, das die erwähnten Sachverständigen im heutigen Zeitalter der Technik geniessen, einen nie gekannten Eindruck gemacht hat.

„What is technocracy?“ lautet die Ueberschrift des ersten Serien-Artikels aus der Feder des Ingenieurs Wayne W. Parrish, der in seiner Auswirkung geradezu sensationell geworden ist. Die Schriftleitung von „The New Outlook“ führt ihre Leser in die Materie ein mit dem Hinweis, es handle sich hier um eine Beantwortung der Frage: „Was ist unser Los im Zeitalter der Maschine, wo bei dem heutigen Preissystem mehr produziert werden kann als der Mensch in der Lage ist, zu absorbieren?“. Schon hier treffen wir die in bürgerlichen Kreisen übliche Neutralität der Ausdrucksweise an, wenn es um soziale Kritik geht, die den Anschein erwecken könnte, als schliesse sie eine sozialistische Tendenz in sich. Es ist nicht die kapitalistische Anwendung der Technik, die aus kapitalistischer Profitgier heraus ausgebeuteten Erfindungen ihres Geistes, welche die Techniker rügen, nein: sie gehen mit ihrer Kritik nicht aufs Ganze, nicht bis auf den Grund. Es ist bloss die Preisbildung, keineswegs der Privatbesitz an Produktionsmitteln, welche die auch sie in Erstaunen versetzenden Ergebnisse der technologischen Entwicklung auf dem Gewissen hat. Sie sehen eine Verelendung der Masse, gepaart mit einer unermesslichen Steigerung des Produktions-

vermögens, einem ungekannten Reichtum an materiellen Produktionskräften, die in der heutigen Gesellschaftsordnung, anstatt zu grösserer Wohlfahrt der Menschen beizutragen, stets mehr Arbeitskräfte endgültig aus dem Produktionsprozess ausschalten. Hält der technische Fortschritt bis zum Jahre 1934 im bisherigen Tempo an, so wird Amerika keine 14 Millionen mehr, wie heute, sondern 25 Millionen Arbeitslose zählen. M. a. W., die Technokraten erwarten eine stetig zunehmende technologische Erwerbslosigkeit.

Von Bedeutung ist nun nicht so sehr die Lösung, welche die Technokraten für die Probleme, so wie sie diese stellen, glauben angeben zu sollen. Dass es nicht mehr länger die Industriellen und die Bankiers sein müssen, welche die Führung der ganzen Produktion in Händen haben, sondern die Ingenieure, die auf technischer Grundlage die Preise festsetzen sollen, braucht uns nur wenig zu interessieren. Uns als Träger und Verbreiter der Idee einer sozialistischen Gesellschaftsordnung interessiert vor allem das Material, welches die Technokraten gesammelt haben und aus dem hervorgeht, dass zu den materiellen Voraussetzungen der Aufrichtung des Sozialismus schwerlich noch etwas fehlen kann.

Die Technokraten bringen dies manchmal auf ihre Art zum Ausdruck, ohne aber daraus die Konsequenzen zu ziehen, die sie zu Befürwortern unseres Kampfes für den Sozialismus machen würden. Unter dem Drucke einer einigen, geschlossenen sozialistischen Arbeiterbewegung würden sie zweifellos in unserem Kampfe mitmachen; ihre soziale Hilflosigkeit, die sich vor allem in ihren Verbesserungsvorschlägen zeigt, würde sich dann in eine soziale umwälzende Kraft erster Grösse verwandeln. Aeusserungen wie nachstehende (in „The New Outlook“, Dezember-Nummer) zeigen ja, dass sie unseren Ansichten zugänglich gemacht werden können, vorausgesetzt dass unser Kampf so energisch geführt wird, dass er von den in sozialer Hinsicht nicht orientierte Technikern des auch in deren Augen gescheiterten kapitalistischen Wirtschaftssystems nicht verneint werden kann.

„Die Maschine, der wirklich grosse, technologische Mechanismus, der ganze Industrien automatisch macht, hat auch das gesamte Aeussere des sozialen Komplexes umgewandelt. Dadurch konnte und musste viel Menschenarbeit überflüssig werden; eine weitere Folge der Maschine ist, dass sich jede alte soziale, politische und ökonomische Forderung, die man heute noch gebraucht, überlebt hat. Sie hat ganze politische Systeme wertlos gemacht. Den alten Methoden des Handels hat sie die Totenglocke geläutet. Sie hat stets wieder die Notwendigkeit zu privaten Unternehmungen und Ersparnissen als nutzlos beseitigt. Alle moralischen Begriffe über das Wesen der Arbeit hat sie steril gemacht. Durch ihre durchdringende Kraft zur Wandlung der ganzen Einstellung des Menschen zum Leben hat sie den Weg zur grössten Verzichtleistung auf die sogenannten menschlichen Werte in der Geschichte vorgezeichnet. Sie hat das Mittel zur Beseitigung der Habgier des einzelnen Menschen und zum Genuss der Musse durch jedermann verschafft“.

Aus diesem Zitat geht deutlich hervor, dass die Technokraten für die historisch-materialistische Geschichtsauffassung, wonach diese Entwicklung der produktiven Kräfte revolutionäre Bedeutung hat, empfänglich sind. Wie kann es aber auch anders sein, wenn sie selber erzählen von „einer in New Jersey vor ihrer Vollendung stehenden Glanzgarnfabrik. Sie wird rein maschinell betrieben und der tägliche Arbeitsprozess kann, ohne dass auch nur ein einziger Arbeiter in der Fabrikanlage vorhanden ist, 24 Stunden im Tage fortgeführt werden. Mit Hilfe photo-elektrischer Zellen wird ein im Neuyorker Büro sitzender Angestellter in der Lage sein, die Farben zu verändern, ohne seinen Schreibtisch zu verlassen und ohne menschliche Hilfe in der Fabrik in Anspruch zu nehmen.“

Dieses Beispiel könnte noch durch eine Reihe anderer ergänzt werden, sei es aus dem hier besprochenen Berichte der amerikanischen Ingenieure, oder anderen Studien, wie sie z. B. das Internationale Arbeitsamt: „Probleme der Arbeitslosigkeit im Jahre 1931“, oder „Die sozialen Auswirkungen der Rationalisierung“, veröffentlicht hat. An dieser Stelle wollen wir uns begnügen mit der einfachen Wiedergabe einer Schlussfolgerung in der Dezember-Nummer in „The New Outlook“, die, übertragen auf die heutige Lage des Kapitalismus in der ganzen Welt, von der sozialistischen Arbeiterbewegung als ein indirektes Mahnwort: *Steht bereit!* aufgefasst werden kann.

„Die Technokratie behauptet, dass Amerika vor dem Abschlusse eines Zeitalters steht und dass dessen eigentliches Ende ausschliesslich bestimmt wird von der Zeitdauer, wo künstliche Reizmittel eingespritzt werden können. Im günstigsten Falle ist diese Zeit kurz. Der Abrechnungstag rückt von Woche zu Woche näher heran.“

Uebrigens gelangt — um bei Amerika zu bleiben — auch die offizielle, von Präsident Hoover eingesetzte Kommission von nicht weniger als 500 Mitgliedern, alle hervorragende Personen auf den verschiedenen Gebieten des Geschäftslebens und der Wissenschaft, welche an Hand der heutigen Entwicklungstendenzen die Zukunft Amerikas zu untersuchen hatte, zu Schlüssen, in denen die Angst zum Ausdruck gebracht wird, dass der Untergang der kapitalistischen Wirtschaftsordnung vor der Türe stünde.

Aus all dem geht eines unbestreitbar hervor: *der Kapitalismus hat seine Aufgabe erfüllt.* Ein vom technischen Gesichtspunkte aus gesehen noch mehr vervollständigter Produktionsapparat ist — Techniker, die sich dazu aussprechen, so die Technokraten, verwundern sich selbst darüber — kaum mehr denkbar. Die eine allgemeine Voraussetzung zur Aufrichtung der sozialistischen Gemeinwirtschaft ist erfüllt, nämlich das Vorhandensein eines Produktionsapparates, der einen Grad der Wohlfahrt ermöglicht, der nichts mehr zu wünschen übrig lässt. Den Technokraten

zufolge braucht man die Technik nur noch von ihrer kapitalistischen Betriebsart zu befreien, was sie mit folgenden Worten zum Ausdruck bringen:

„Die gesamte soziale Struktur muss natürlich umgestellt werden. Weshalb nicht? Aber wie gesagt, es handelt sich nicht bloss darum, eine Wahl zu treffen. Die Technologie hat unser gegenwärtiges Wirtschaftssystem verurteilt. Es gibt daraus keinen andern Ausweg als eine grundlegende Neuordnung.“

Denn was ist dann, wenn wir wieder den selben Autoritäten auf diesem, ihrem Gebiete, folgen, möglich?:

*„Bei dem, was heute hierzulande Technologie genannt wird, muss die erwachsene Bevölkerung, im Alter von 25 bis 45 Jahren, nur 660 Stunden *) pro Jahr und pro Person arbeiten, um für die Gesamtbevölkerung einen Lebensstandard zu schaffen, der 10 mal über dem Durchschnittseinkommen im Jahre 1929 steht.“*

Was noch in ungenügendem Masse in Erfüllung gegangen ist, ist die andere Hauptvoraussetzung für den Sozialismus, ohne die die erste Voraussetzung keine revolutionäre Rolle in der Geschichte der

Menschheit spielen kann, nämlich eine sich ihrer historischen Aufgabe bewusste Arbeiterklasse, die sich einmütig, in internationaler Solidarität, zum Endkampfe aufgemacht hat.

Seid bereit! So lautet die Parole, die, international ausgegeben, auch international befolgt werden muss. Die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Organisationen dürfen, wollen und können sich nicht damit zufrieden geben, nur das zu verteidigen, was errungen wurde; auch nicht mit dem Kampfe dafür, was darüber hinaus geht. Mehr denn je gilt es hier einen Kampf gegen das System als solchem, das unsere Mitwirkung bei seiner Wiederaufrichtung schliesslich nur mit noch grösserer Verelendung der Masse, des Proletariats, belohnen würde. Unsere Prager Resolution weist die Rettung des Kapitalismus entschieden ab, im vollen Bewusstsein davon, dass es keinen andern Ausweg gibt als den Sozialismus. Die Resolution verlangt keine Worte, sondern Taten. Die I.T.F. ist bereit! Sie fordert alle auf, sich bereit zu machen und den kommenden Kampf auf internationaler Basis zu führen.

*) d. h. durchschnittlich 2 im Tag.

Wozu die faschistischen Gewerkschaften ihre Mitgliedsbeiträge gebrauchen

Als Anfang 1930 der faschistische Abgeordnete Magrini sein Amt als Vorsitzender der italienischen Seemanns-Föderation niedergelegt hatte, wurde als sein Nachfolger Begnotti ernannt, der Sekretär des Gewerkschaftskartells der Provinz Mailand, der von seemannischen Fragen überhaupt nichts verstand, dagegen aber ein intimer Freund von Augusto Turati, dem Sekretär der faschistischen Partei, war.

Nun war dieser Begnotti vorsichtig genug, von vornherein Missstände aufzudecken, wofür man ihn später zur Verantwortung hätte ziehen können; in einem Berichte an die Behörden legte er nämlich die Situation klar, wie er sie in der Föderation bei seinem Amtsantritt vorfand.

Wir hatten Gelegenheit, uns diesen Bericht zu Gemüte zu führen. Man findet darin recht interessante Einzelheiten, die ein so deutliches Licht auf die Verwaltungspraktiken unter der faschistischen Herrschaft und auf die Moralität der Gewerkschaftsführer werfen dass wir es uns nicht versagen wollen, unsern Lesern darin einen kurzen Einblick zu gewähren.

In Begnottis Bericht wird zunächst das Misstrauen geschildert, das ihm die Mitarbeiter und unmittelbaren Komplizen Magrinis, die sich durch ihre Aemter persönliche Vorteile verschafften, bei der Uebernahme seines neuen Postens entgegengebracht haben. Sie waren über alles so gut auf dem laufenden, dass Magrini glaubte, ihnen ohne Wissen der übrigen Bediensteten der Föderation, besonders günstige Arbeitsbedingungen gewähren zu

müssen. Zwei derselben strichen im Oktober 1928 für „spezielle Arbeiten“ eine Gratifikation von 25 000 Lire ein und von diesem Monate an wurde ihr Gehalt auf 6 000 Lire monatlich (72 000 jährlich) erhöht. Andere Angestellte hatten ein Monatsgehalt von nur 3 000 und 3 500 Lire, während Magrini sein eigenes Gehalt auf 20 000 Lire monatlich festgesetzt hatte! Diese Aenderungen wurden ohne die erforderliche Zustimmung des Vorstandes und des Ministers für das Gewerkschaftswesen vorgenommen.

In dem Berichte wird ferner von Unregelmässigkeiten in der Buchhaltung gesprochen; die Bücher seien nie wie gesetzlich vorgeschrieben geführt worden. Die Unterschrift des Abgeordneten Leale, eines vertrauten Mitarbeiters Magrinis, genügte schon, um Gelder von der Bank abheben zu können. Aus den Notizen Leaales geht hervor, dass er Magrini Summen ausgezahlt hat, die in den Büchern nirgends zu finden sind. (So hat sich Magrini Autos bezahlen lassen, um mit seiner Familie Ausflüge nach den Tridentiner Alpen zu machen). Magrini erhielt monatlich an Reisespesen die feste Summe von 5 000 Lire; dies hat ihn aber nicht daran gehindert, sich noch für Schlafwagengebühren, Mahlzeiten im Zuge u. dgl. extra entschädigen zu lassen. Einige Zahlen weisen aus, in welcher Weise man die Geldmittel der Föderation vergeudet hat.

Nachstehend die nur für Reisen ausgegebenen Gelder:

	Reise- und Aufwandsentschädigung	Autos
1927	Lire 119 625,05	Lire 53 156,25
1928	„ 226 689,10	„ 90 553,75
1929	„ 262 841,60	„ 77 340.—

Nachdem noch verschiedene Betrüge-
reien, begangen bei der Adria-Schiffahrts-
Genossenschaft, im Berichte aufgedeckt
wurden, geht er auf die Zustände bei der
Maritimen Kreditbank, eine Einrichtung der
Föderation, ein. Magrini, der Vorsitzender
dieser Bank war, hatte dort eine Schuld
von nahezu 700 000 Lire, für die keine ge-
nügende Sicherheit vorhanden war. Ferner
wurde, gegen den Willen des Direktors,
der einfach die Beschlüsse des Verwal-
tungsrats auszuführen hatte, eine Kredit-
operation vorgenommen, welche die Lei-
stungsfähigkeit der Bank weit überschritt.
Es handelte sich um einen Kredit an die
von einem Verwaltungsmitglied empfoh-
lene Firma Missardo & Diana, die inzwi-
schen Bankrott gemacht hat.

Die Auflösung der Schiffahrtsgesellschaft
des Adriatischen Lloyd ist im Bericht Ge-
genstand eines besondern Kapitels. Auch
in diesem Falle kamen starke Missbräu-
che ans Tageslicht. Die Bücher waren nicht
in Ordnung. Es fehlte an Belegen und be-
reits verbuchte Zahlen sind wieder abge-
ändert worden. Ein von Magrini als Sach-
walter bestellter Bücherrevisor (Vollstrek-
kungsbeamter bei der Auflösung des Lloyd)
hatte zu seinem persönlichen Vorteil ge-
wisse Manöver vorgenommen. Abgesehen
davon wurden auf Konto der Auflösung
des Lloyd Honorare ausgezahlt, u. z.
150 000 Lire an Magrini und je 25 000 Lire
an seine beiden Hauptkomplizen (worunter
Leale, Generalsekretär der Föderation).

Man ersieht hieraus, dass der Vorsitzen-
de der italienischen Seemannsföderation
die ihm anvertrauten Gelder nicht sehr ge-
wissenhaft verwaltet hat, und es ist gar
nicht verwunderlich, dass sich in einem
derartigen Milieu auch andere beflissig
haben, dem Beispiele, mit dem er ihnen
vorangegangen ist, zu folgen. Begnottis Be-
richt gibt einen interessanten Ueberblick
über die Summen, die Magrini an Gehalt,
Entschädigungen und Honoraren einge-
strichen hat:

1927 (seit März):	
Gehalt und Reisespesen	L. 163 998,75
1928:	
Gehalt und Reise- spesen	L. 334 428,25
Diäten als Vorsitzen- der der Genossen- schaft „Garibaldi“	22 500.—
und der Maritimen Kreditbank	5 000.—
	„ 361 928,25
1929 und 2 Monate 1930:	
Gehalt und Reise- spesen	L. 320 351,20
„Garibaldi“	57 000.—
Maritime Kreditbank. „	5 000.—
Auflösung des „Lloyd Adriatico“.	150 000.—
	„ 532 251,20
insgesamt	L. 1 058 178,20

Eine ähnliche Aufstellung zeigt, dass der
Sekretär Leale eine Summe von insgesamt
Lire 305 160,95 bezogen hat. Ein anderer
vertrauter Mitarbeiter Magrini, ein Advok-
at namens Agazzi, hat die Summe von
Lire 194 459,10 vereinnahmt. Wenn man
diese Zahlen betrachtet, die doch nur
einen Teil des verschwendeten, von den
italienischen Seeleuten aufgebracht Geldes
darstelle, versteht man besser, wie-
so es kam, dass die Millionen, welche
die Seeschiffahrtsgenossenschaft „Gari-
baldi“, gegründet von der Seemanns-Fö-
deration, besass, verschwunden sind und
ferner, weshalb die Faschisten so darauf
aus waren, dass Kapitän Giulietti seines
Amtes erhoben wurde, um die Föderation
unter ihre Vormundschaft zu bringen.

Nach diesen „Enthüllungen“ im Berichte
Begnottis liest man mit Erstaunen, wenn
nicht mit Skeptizismus, die kurz vor der
Niederlegung seines Amtes als Vorsitzen-

der der Seemanns-Föderation auf der XIII.
Internationalen Arbeitskonferenz vom Ok-
tober 1929 ausgesprochenen Worte Magri-
nis: „... Ich nehme das Recht für uns
in Anspruch, die uns gebührende Achtung
vor der Treue, Gewissenhaftigkeit und
Selbständigkeit zu fordern, womit wir un-
serer Pflicht gegenüber den Seeleuten Ita-
liens Genüge tun...“

**

Die Tatsache, dass die faschistischen
Behörden nach Kenntnisnahme der in dem
offiziellen Berichte Begnottis enthaltenen
schweren Anschuldigungen es nicht für
nötig gehalten haben, den namentlich auf-
geführten Schuldigen ihre gerechte Strafe
zuteil werden zu lassen, sagt mehr als ge-
nug über die Moralität dieses Regimes, das
diejenigen, die das Gut der Arbeiter zu
ihrem eigenen Vorteil verschwenden, noch
in Schutz nimmt.

Mitteilungen des Sekretariats

Herzlichen Dank allen, die dem Sekre-
tariat oder Personalmitgliedern Glück-
wünsche zum Jahreswechsel entboten.

Ein Abschied

Die estländische Organisation der Hilfsmaschinen-
in der Seeschiffahrt (120 Mitglieder), die bisher Mit-
glied der I.T.F. war, ist nun, nachdem die ursprüng-
lich vorhandenen Bedenken gegen ihren Anschluss
an die Offiziers-Internationale hinfällig geworden
sind, dieser Internationale beigetreten.

Mitgliederstand am 1. Januar 1933

Den Verbänden geht demnächst der Fragebogen
über den Mitgliederstand, die Organisationsverhält-
nisse etc. per 1. Januar 1933 zu. Wir verlassen uns
darauf, dass wir die erbetenen Angaben in kürzester
Frist, u. z. von allen Verbänden, erhalten werden.

Werbeaktion für das Personal der Schlaf- und Speisewagen

Den in Betracht kommenden Organisationen ist die
erste Nummer des besonders für diese Personalgrup-
pen herausgegebenen Propagandablattes (Französisch
und Deutsch) Mitte Januar zugeschickt worden. Die
zweite Nummer wird im Februar erscheinen.

Wir sehen Mitteilungen der Organisationen ent-
gegen darüber, in welcher Weise die Zeitung ver-
breitet und die Propaganda im allgemeinen geführt
wird.

Ferner haben wir den Verbänden zur Weiterbe-
handlung den Entwurf zu einem internationalen Ar-
beitsvertrag zugehen lassen.

Personalvertretung auf dem internationalen Eisenbahn-Kongress in Kairo

Die Niederländische Regierung hat auf einen
diesbezüglichen Antrag unserer Eisenbahner-Orga-
nisation beschlossen, einen Personalvertreter in die
nach dem Kongresse von Kairo zu entsendende Regie-
rungsdelegation aufzunehmen, unter der Bedingung
jedoch, dass die Delegationskosten von unserer Orga-
nisation getragen werden.

Daraufhin hat der holländische Eisenbahnver-
band beschlossen, seinen Sekretär H. J. van Braambeek
der holländischen Regierungsdelegation beizugeben.

Kollege Cramp (England), der als Vertreter der
englischen Eisenbahner mit der Regierungsdelegation
entsandt werden sollte, konnte wegen der zurzeit
schwebenden Lohnverhandlungen das Land nicht
verlassen.

Kollege Van Braambeek wird bei Behandlung
der betreffenden Tagesordnungspunkte den Stand-
punkt des Personals vertreten; er hat uns einen
Bericht über den Verlauf des Unternehmerkongresses
zugesagt.

Streik des britisch-indischen Eisenbahnpersonals

Zur Unterstützung dieses inzwischen beendigten
Streikes sind von unseren Eisenbahner Mitglieds-
verbänden folgende Beiträge eingegangen:

Englische Eisenbahner (N.U.R.)	£ 100.—
Englische Eisenbahngestellte (R.C.A.)	£ 50.—
Oesterreichische Eisenbahner	\$ 1500.—
Schweizerische Eisenbahner	Fr. 1000.—
Dänische Eisenbahner	Kr. 500.—
Französische Eisenbahner	Fr. 1000.—
Deutsche Eisenbahner in der Tsche- choslowakei	Kr. 2000.—
Schwedische Eisenbahner	Kr. 1000.—
Deutsche Eisenbahner	RM. 500.—
Holländische Eisen- und Strassenbahner	Fl. 300.—
Schwedische Lokomotivführer	Fl. 68.18
Spanische Eisenbahner	Pes. 1000.—

Gebundener Jahrgang der „I. T. F.“

Wie bisher üblich, werden auch vom Jahrgang
1932 der „I. T. F.“ gebundene Exemplare zur Ver-
fügung gestellt. Der Versand erfolgt Ende Januar.

Eingegangene Beiträge:	Für 1932:
Französische Transport- arbeiter	Fr. 7 971,70 fl. 774,36
Isländische Seeleute	„ 91,20
Finnische Eisenbahner	„ 34,24
	Für 1933:
Schwedische Transportarbeiter	fl. 2 000.—
„ Lokomotivführer	„ 405,60
Englische Eisenbahner (N. U. R.)	„ 16 000.—
„ Angestellte im Kleinhandel (N. U. D. A. W.)	„ 826,92
Französische Strassenbahner	„ 200.—

EISENBAHNER

Noch stets das System der „Totmannskurbel“

In Luzern sind zwei elektrische, von einem Mann geführte Züge zusammengestoßen. Es gab 7 Tote und 12 Verwundete. Drei Eisenbahner haben bei Erfüllung ihrer beruflichen Pflicht das Leben eingebüsst. Diese Katastrophe hat die öffentliche Meinung schwer erregt und die ganze schweizerische Presse, von rechts nach links, von einigen wenigen Ausnahmen abgesehen, hat sich einstimmig gegen das System der einmännigen Besetzung elektrischer Lokomotiven ausgesprochen. Die amtlich eingeleitete Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen; wir begnügen uns daher, einige im nachstehenden wiedergegebene charakteristische Äußerungen verschiedener schweizerischer Blätter zu kommentieren. In der Februar-Nummer werden wir auf diese Angelegenheit nochmals zu sprechen kommen.

Was ist passiert?

Der Lokführer des Unglückszuges hat das Vor- und Einfahrtssignal überfahren, er hat eine rote Flagge, mit der abgewinkt wurde, trotz des klaren Wetters nicht gesehen, er hat mit 70 km Geschwindigkeit eine Weiche aufgeschnitten und ist dann mit unverminderter Fahrt auf einen aus entgegengesetzter Richtung kommenden Zug aufgefahren.

Der „Freie Argauer“ vom 22. Dezember schreibt hierzu: „Es wird als unmöglich bezeichnet, dass der alte und erfahrene Führer alle diese 4 Warnungssignale im normalen Zustande nicht beachtet hätte. ... Daraus ergäbe sich, dass der Lokführer seiner Sinne nicht mehr mächtig war, dass er vielleicht sogar, vom Schlage gerührt, eine Leichte war, dass ein Toter den Zug ins Verderben führte“.

„Es ist ohne die Annahme“ (so die „Republikanischen Blätter“ vom 24. Dezember 1932), „dass der Führer plötzlich sehr unwohl und seiner Sinne nicht mehr mächtig gewesen sei, undenkbar, wie er ohne Bremsversuch in den Gegenzug hineinsauste. ... ein lebendiger Mensch fährt nicht ungebremst mit 70 km Geschwindigkeit in einen Gegenzug hinein. ... In Luzern hat die Einmännigkeit der Schnellzugslokomotive das Unglück verursacht“.

Die „Neue Argauer Zeitung“ vom 18. Dezember, ein bürgerlich eingestelltes Blatt, veröffentlicht eine Korrespondenz, betitelt: „Das gefährliche Einmannsystem bei den Bundesbahnen“, worin es heisst:

„Für diese Neuerung, die bei zunehmender Elektrifikation aufkam, als zweifelhafte Sparmassnahme vom Bundesbahnpersonal von allem Anfang an aufs schärfste bekämpft wurde, ist Obermaschineningenieur Müller in Bern verantwortlich. Das ist sein Steckenpferd, auf dem er schon seit Jahren herumreitet“.

„La Liberté“, eine in Freiburg herausgegebene katholische und reaktionäre Zeitung, schreibt:

„Die Luzerner Katastrophe hat wieder eine lebhaft erörterung des Systems der einmännigen Bedienung von Lokomotiven, eine Folge der Elektrifizierung, hervorgerufen. Der alleinige Führer auf einer Lokomotive muss seinen Fuss stets auf einem Pedale haben; wenn er ihn wegnimmt, tritt die Bremse automatisch in Funktion, sodass der Zug, wenn der Führer von einem Unwohlsein befallen würde, von selbst halten müsste. Es ist aber nicht unmöglich, dass ein vom Schlage getroffener Führer an Ort und Stelle bleibt und weiter auf das Pedal drückt. Man ist seit langem auch auf der Suche nach einem sichereren System. Es sollte übrigens die Führung eines Zuges nicht einem einzigen Manne anvertraut werden“.

Eine Ueberschätzung der Technik.

„Die Katastrophe von Luzern“, so schreibt die „National-Zeitung“, ein mehr links stehendes bürgerliches Blatt in Basel, „ist eine erschütternd eindringliche Demonstration der Möglichkeit des Versagens jener Einrichtung, welche die Sicherheit der doppelmannigen Führung der Lokomotiven ersetzen sollte, des Totmannpedals. Wir haben noch keinen einzigen praktischen Beweis für dessen Zuverlässigkeit, d. h. ein Vorkommnis, das einen Zug zum Stehen gebracht hätte, weil dem Mann auf der Maschine etwas Menschliches passiert wäre. Und trotzdem hat man darauf abgestellt, sicher ohne Beweis, dass der Apparat funktionieren müsse. Das ist eine Ueberschätzung der Technik“.

Dieses strenge Urteil der Baseler Zeitung spiegelt, wenn auch nicht von allen schweizerischen Zeitungen geteilt, die Mei-



DER TOD!
ALLES AUSSTEIGEN!

nung des überwiegenden Teiles der Presse wider. Die Zeitungen verlangten fast ausnahmslos.

Eine Untersuchung des ganzen Einmannsystems.

„Keinem Zweifel unterliegt es“ („Luzerner Neueste Nachrichten“, ein bürgerliches Organ), „dass auch das Einmannsystem einer neuen grundsätzlichen und technischen Untersuchung unterzogen werden muss, denn es ist vor allem dieses schon anlässlich der provisorischen Einführung eifrig und leidenschaftlich umkämpfte System, das heute die Gemüter beunruhigt und gegen das sich die heftigsten Anlagen richten“.

„Freier Argauer“ vom 22. Dezember 1932:

„Wenn der Führer seiner Kräfte nicht mehr mächtig, wenn er vielleicht tot über dem Kontrollélag, dann fällt die ganze Theorie von der absoluten Sicherheit des „Totmannpunktes“ beim Einmannsystem in sich zusammen“.

„Republikanische Blätter“ vom 24. Dezember 1932:

„Dieses Unglück hat bewiesen, dass die Totpedalmechanik ein fauler Zauber und die einmännige Führung von Schnellzügen ein unverantwortlicher Leichtsin ist. ... Vor allem ist darauf zu dringen, dass der Fall durch eine Kommission aus internationalen Bahnfachleuten untersucht wird“.

Hätte sich das Unglück auch ereignet wenn. ... ?

„Dann taucht die Frage auf“ („Das Volk“, Olten, vom 14. Dezember 1932) „ob sich das Unglück auch ereignet hätte, wenn auf der Schnellzugslokomotive zwei Mann gestanden wären. Ist hier der Verantwortliche nicht das bei den Schweizerischen Bundesbahnen grassierende Sparsystem, das dazu führt, dass selbst Schnellzüge einmännig geführt werden, auf Gutachten von Leuten hin, die in warmen Bürostuben sitzen und sich in der Hierarchie durch Sparanträge hinaufarbeiten? Die beiden Maschinenführer sind tot. Sie können nicht mehr sprechen und sich wehren“.

Die „Neue Bündner Zeitung“ in Chur vom 15. Dezember, ein bürgerliches Blatt, beantwortet die Frage, ob das Unglück bei zweimänniger Bedienung hätte vermieden werden können mit: „vier Augen sehen mehr als zwei“.

Die „Republikanischen Blätter“ vom 24. Dezember 1932 äussern sich hierzu:

„Hier hat die Signalapparatur funktioniert. Vier Augen hätten es sehen müssen. Von zweien verlangen, dass sie gleichzeitig auf zwei Seiten auf alles aufpassen und dazu in

immer mehr gekürzter Fahrzeit keine halbe Minute verlieren, wollen sie Rapport und Ruffel vermeiden, ist ein unsinniges Verlangen.

Den Lokomotivführern, insbesondere der Schnellzüge, wird immer wieder eingeschärft, dass sie die stetsfort verkürzte Fahrzeit genau inne zu halten haben. Jede Minute Verspätung zieht ihnen Unannehmlichkeiten zu. So müssen sie die Geschwindigkeitsmöglichkeiten ihrer hierin ja sehr leistungsfähigen Maschinen äusserst ausnützen, zugleich aber noch umso besser und immer mit einem Blick zur Linken und Rechten im und ausser dem Führerstand alles sehen. Und das heisst

von einem Manne einfach zu viel verlangt. Ein Schnellzug ist kein städtischer Tramwagen.“ („National Zeitung“, Basel, vom 17. Dezember 1932).

Nochmals: Zwei Mann sehen mehr als einer.

„Die beiden Männer auf den Führerständen, die als Opfer ihres verantwortungsvollen und ersten Berufes gefallen sind, können keine Erklärung mehr abgeben. Aber auch ihr totes Schweigen sollte uns alle und in erster Linie die Bahnverwaltung zur Erkenntnis bringen, dass die rücksichtslos durchgezwängte Einmännigkeit in der Führung der Schnellzüge eine leichtfertige Preisgabe der Betriebssicherheit ist. Zwei Mann sehen mehr als einer“.

Das gleiche Blatt lässt sich hierzu noch aus:

„Es ist bedauerlich . . . wenn eine bürokratische Marotte auch jetzt noch höher gewertet werden sollte als das Ansehen der Bahn, das in allererster Hinsicht auf der möglichst unbedingten Betriebssicherheit beruht.“

Wir fragen uns ebenfalls, handelt es sich hier wirklich um eine Marotte? Wie äussert sich die Presse zur Haltung der Bundesbahnen gegenüber dem Einmann-System? Hier die „National Zeitung“, (24. Dezember 1932):

„In der Besprechung des Personals mit der Verwaltung von 15. Oktober letzten Jahres hat der Herr Obermaschineningenieur die Verantwortung nur für die einmännige Führung der Güterzüge übernommen. Trotzdem ging man in der Anwendung dieser Massnahme weiter. In der Besprechung vom 9. März dieses Jahres hat auf eine Anfrage von Herrn Nationalrat Bratschi (Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes), ob man in der Ausdehnung des Einmannsdienstes nicht tatsächlich weiter gegangen sei, als man beabsichtigte, der Vertreter der Generaldirektion mit einem trockenen „Nein“ geantwortet. In der ersterwähnten Besprechung wurde seitens der Verwaltung erklärt: „Wir wissen, dass der Zweimannsdienst manchmal leichter wäre, aber es gibt auch Grenzen in den Zugeständnissen. Es handelt sich immer um die Verbilligung des Betriebes. Davor müssen Kleinigkeiten zurücktreten. Wir sind nicht in der Lage, einen zweiten Mann zu besolden, der nicht unbedingt nötig ist“. Hier stossen wir auf eine verhängnisvolle Einstellung der Verwaltung. Sie fasste die Forderung des Personals nach Zweimännigkeit als eine gewerkschaftliche auf und hielt eine Nachgiebigkeit als Zugeständnis an die Gewerkschaftsführer.“

Diese Annahme ist verhängnisvoll. Jedoch wenn auch diese Haltung der Direktion der S.B.B. vor der Luzerner Eisenbahnkatastrophe möglich war, jetzt ist sie es nicht mehr!

Noch eine schwere Folge des Systems.

„Ein weiterer Uebelstand der einmännigen Zugbedienung, so schreibt die Neue Argauer Zeitung“ vom 16. Dezember, darf noch berührt werden. Der Lokomotivführer machte bisher seine praktische und theoretische Lehrzeit als Heizer oder Beilmann neben einem erprobten Führer. So lernte er die Strecken und die Maschine in- und auswendig kennen. Geht hingegen die Einführung der Einmännigkeit immer

weiter, so kommt der Mann de facto aus der Werkstätte als Führer auf sein Blechross hinauf. Das Einmannsystem unterbindet den gründlichen Lehrgang des Personals, weil der zukünftige und vertrauenswürdige Führer nicht hinter die Werkbank, sondern mehrere Jahre lang als Führergehilfe auf die Linie gehört. . . Das Einmannsystem ist aber als eine schädliche das Vertrauen untergrabende Sparmassnahme zu betrachten.“

Aus allen diesen Presseäusserungen geht klar hervor:

Das Einmannsystem ist eine Gefahr für die Sicherheit.

Wir sagen mit der schweizerischen Presse und mit den schweizerischen Eisenbahnern: „Die Bundesbahnen (und die in andern Ländern, wo dies notwendig ist) haben die Pflicht, unverzüglich die ganze Frage der einmännigen Besetzung elektrischer Lokomotiven einer gründlichen Untersuchung zu unterziehen.“

Mit den Eisenbahnern der ganzen Welt warnen wir nochmals die Eisenbahnverwaltungen, in Fragen der Sicherheit nicht kleinlich zu sein. Die anerkannte Sicherheit der Eisenbahnen ist in der heutigen Zeit einer der besten Einsätze der Bahnen im Konkurrenzkampfe mit den Strassenverkehrsunternehmen und diesen Vorteil dürfen sie sich nicht durch eine blinde Rationalisierung aus der Hand winden lassen.

Wir haben aber nicht bloss mit der Konkurrenz, wir haben auch mit dem Menschen als solchem zu rechnen. Wir wollen eine durch Vernunft und Erfahrung eingegebene Rationalisierung, bei der nicht nur der mechanische Faktor, die mathematisch errechnete Rentabilität, sondern auch der psychologische Faktor, nämlich der Mensch, mitsamt den ihm anhaftenden Mängeln, berücksichtigt wird.

Es erübrigt sich, als neuen Beweis für das Verwerfliche des Einmannsystems die drei Eisenbahner vor Augen zu führen, die wegen dieser gefährlichen Neuerung und Rationalisierungsmassnahme in treuer Pflichterfüllung ihr Leben mit dem Tode sühnen mussten.

nadischen Ministerium für Einwanderung und Kolonisation 45 000 Städter zum Landleben zurückgeführt. Die Bahngesellschaften erhielten bei der Anlage der Strecken von der kanadischen Regierung 57 Millionen Morgen (232 000 qkm) Land und Forstgebiet, das entspricht etwa der Grösse Englands, Schottlands und Wales zusammen (230 000 qkm). Die Eisenbahnen sind die grössten Grundbesitzer Kanadas. Sie sind am Wirtschaftsleben des Staates mehr beteiligt als die Bahnen anderer Länder und ihre Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Einwanderung, auf den ersten Blick überraschend, erscheint dann auch ganz natürlich.

In der eigentlichen Kolonisierungsperiode sind die kanadischen Bahnen, wie diejenigen in den Vereinigten Staaten, ohne vorherige Planung (gerade wie die aus dem Boden herausgeschossenen Siedlerstädte) entstanden; mehrere Gesellschaften, sogar Privatpersonen, machten sich durch Einrichtung paralleler Verkehrsdienste nach ein und den selben Orten Konkurrenz, und nach dem Grundsatz der freien Konkurrenz — mit demselben wurde in den Vereinigten Staaten und in Kanada noch nicht so Missbrauch getrieben wie in Europa — kam es zur Gründung vieler Gesellschaften. Dank ihrer musterhaften Verwaltung und Konzentration ist eine zu einer der mächtigsten der ganzen Welt geworden, die „Canadian Pacific“-Bahn. Der Konkurrenz dieser Gesellschaften vermochten die meisten anderen, trotz ihres Hochkommens und ihrer intensiven Aufbauarbeit, nicht standzuhalten. Schliesslich haben sie Bankrott gemacht und wurden sie in den Jahren 1917 bis 1923 vom Staat aufgekauft. „Die Verstaatlichung“, so sagen die Eisenbahner, „war Notwendigkeit, nicht Ueberzeugung“.

Das kanadische Staatsbahnnetz (Canadian National), das wie die Deutsche Reichsbahn, eines der grössten Staatsbahnunternehmen der Welt darstellt, setzt sich heute hauptsächlich aus folgenden Linien zusammen: The National Transcontinental, The Intercolonial, The Grand Trunk Railway of Canada usw. Im Laufe der Jahre, in denen diese Unternehmen vom Staat übernommen oder verschmolzen wurden, mussten ungeheure Staatsszuschüsse gewährt werden, so 1919: 55 Millionen \$, 1920: 80 Millionen, 1921: 70 Millionen und 1922: 58 Millionen. (Ein kanadischer Dollar = ca. 3,70 RM). Hier haben wir ein deutliches Beispiel dafür, wie sich die freie Konkurrenz auswirkt. Die eifrigsten Verfechter der „Fernhaltung des Staates“ sind, um die verhängnisvollen Folgen der Konkurrenz oder Vergeudung abzuwenden, gezwungen, die finanziellen Mittel des Staates in Anspruch zu nehmen, um sogleich hinterher von der „Beschlagnahme durch den Staat“ zu reden. (Wir verweisen unsere Leser auf unsern Artikel über die Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen).

Das Vermögen dieser Unternehmungen setzte sich ausschliesslich aus schlecht unterhaltenen Strecken, abgenutztem Wagenpark und ausser Gebrauch gekommenen

Die Eisenbahnen Kanadas

Mit seinen 9 658 000 Einwohnern ist Kanada das Land, welches im Verhältnis zur Bevölkerungsdichte die meisten Eisenbahnen hat; es entfallen nämlich auf je 10 000 Einwohner 71 km. Die entsprechende Zahl für die Vereinigten Staaten (von Sachkundigen sogar als übersetzt angesehen) beträgt 33,9 km, für Belgien, das Land mit dem dichtesten Eisenbahnnetz Europas, 14 und für Deutschland 9,3. Dagegen entfallen in Kanada auf einen qkm Boden nur 0,7 Streckenkm, in den Vereinigten Staaten 4,3 km, in Deutschland 12,5 und in Belgien 36,5.

Diese Zahlen zeigen zunächst, dass es schwierig ist, zwischen den kanadischen und den europäischen Eisenbahnnetzen Vergleiche anzustellen. Während die europäischen Eisenbahnen durch stark bevölkerte Gegenden verhältnismässig kurze Entfernungen zurücklegen, fahren die kanadischen Bahnen über ungeheure Strecken durch nur spärlich bevölkerte Gegenden. In Kanada fährt ein Passagier durch-

schnittlich 118,86 km gegen 23,7 in Deutschland, 26,9 in Belgien und 27,4 auf dem französischen Staatsbahnnetz. Die Bedingungen, unter denen die Eisenbahnen in Europa angelegt wurden, sind ganz verschieden von denjenigen, die in Kanada (auch in den Vereinigten Staaten) vorherrschen. Während in Europa die Eisenbahnen möglichst schnell schon vorhandene Grossstädte und aufkommende Industrien miteinander verbinden sollten, dienten die kanadischen Bahnen mehr zur Durchdringung und Kolonisierung des Landes. Dieses Merkmal haben sie übrigens bis auf den heutigen Tag noch nicht ganz verloren. Die beiden grössten kanadischen Gesellschaften, die „Canadian Pacific“-Bahn und die „Canadian National Railway“, haben beide einen Besiedlungsdienst eingerichtet. Die heutige Wirtschaftskrise hat eine „Zurück auf's Land“-Bewegung (Back-to-the-land-movement) geschaffen, und die beiden Eisenbahngesellschaften haben in Zusammenarbeit mit dem ka-

Signaleinrichtungen zusammen. Material und Strecken waren zugunsten der Aktionäre vernachlässigt worden. Von 1923 bis 1930 hatte das neue Staatsnetz in den Nebenbahnlagen 65 Millionen \$ anzulegen, 106 Millionen für den Oberbau, 71 Millionen für den Bau von Güterwagen (es war gerade die Zeit der Hochkonjunktur), 26 Millionen für den Bau von Personenwagen, 36 Millionen für Lokomotiven und 7 Millionen für Telegraphenbau. Die Gegner des Rückkaufes, die ganz vergessen hatten, in was für einem Zustand sich die Bahnen früher befunden haben, werfen dem Staat eine Politik der Verschwendung vor, nennen die Kapitalanlagen bei der „Canadian National“ übertrieben u. dgl. Die Canadian National hat zweifelsohne, wie wir noch sehen werden, grosse Fehler begangen, und man darf dabei nicht ausser Acht lassen, dass sie in ihrer Politik zum Teil durch diejenige der „Canadian Pacific“ beeinflusst wird. Wie dem auch sei, ein Vergleich der Ausgaben des Staatsbahnnetzes mit denjenigen der Pacific-Bahn ist für ersteres recht günstig. Im gleichen Zeitraum (1923/30) hat die Canadian Pacific, die nur für die gewöhnliche Unterhaltung des Materials zu sorgen hatte und keine Reorganisation durchführen oder eine solche finanzieren musste, 325 Millionen \$ in ihr Unternehmen gesteckt. Dagegen musste das staatliche Netz, ausser den ihm durch Uebernahme der früheren Gesellschaften erwachsenen Verpflichtungen, auch noch die Konkurrenz mit der Canadian Pacific-Bahn aufnehmen. Man braucht dazu nur die Karte Kanadas zur Hand zu nehmen. Im Süden der Provinzen Neubraunschweig, Quebec, Ontario, Manitoba, Saskatchewan und Alberta, wo sich die Kohlengruben und Eisenlagerungen befinden, wo sich die Schwerindustrie niedergelassen hat, längs der Grenze der Vereinigten Staaten, sind die beiden Netze unentwirrbar ineinander verstrickt. Dem ist noch hinzuzufügen, dass die Canadian Pacific-Bahn in diesem Konkurrenzkampfe der Staatsbahn vielfach Vorteile voraus hat, weil ihr Netz seit langem vereinheitlicht ist, während die Canadian National-Bahn heute eine Sammlung ziemlich zerstreuter Linien darstellt. Eine Folge dieses Kampfes war eine Hinaufschraubung der Leistungen, sowohl was die Ausstattung der Züge, als auch die Geschwindigkeit betrifft. Die Zufolge wurde in einem Ausmasse erhöht, das keineswegs durch die Verkehrsbedürfnisse gerechtfertigt war. (1930 war die Zahl der Fahrgäste geringer als i. J. 1910). Man kann daher von einer Krise der kanadischen Eisenbahnen sprechen, eine Krise, die durch die Autokonkurrenz und diejenige der Wasserstrassen noch verschlimmert wird. Angesichts dieser Schwierigkeiten hat die kanadische Regierung (nach dem Muster der in England zum Studium der Fusion von Eisenbahnen, Schaffung von „Pooling“-Abkommen und anderen wichtigen Eisenbahnproblemen eingesetzten Kommission) eine Königliche Kommission ins Leben gerufen, welche die Organisation der Eisenbahnen, deren Entwicklung und die Auswirkung der Konkur-

renz der Kraftwagen und der Wasserwege zu studieren und dem Parlament geeignete Vorschläge zu unterbreiten hat. Dieser Bericht ist vor kurzem erschienen, und wir haben die in diesem Artikel enthaltenen Angaben zu einem grossen Teil dieser ebenso vollständigen wie unparteiischen Studie entnommen.

Parallel mit der Ausbreitung der Eisenbahnen — von 29 304 Meilen i. J. 1913 auf 40 001 Meilen i. J. 1928 (68 600 km), wovon 14 577 Meilen mit doppelten und dreifachen Gleisen — ging auch die Entwicklung der kanadischen Strassennetzes, das 394 372 Meilen umfasst. Eine ähnliche Zunahme haben auch die Kraftfahrzeuge aufzuweisen, wie folgende Tabelle zeigt:

Fahrzeuge	i. J.
2 130	1907
585 050	1923
836 794	1926
1 195 594	1929
12 9888	1930
1 206 836	1931

Bis zu diesem Zeitpunkte, dem Einsetzen der Wirtschaftskrise, hat die Zahl der Kraftfahrzeuge ab 1915, als sie 89 944 betrug, um 1289% zugenommen. Von den angeführten Kraftwagen gab es i. J. 1930: 1 047 494, die nur dem Personenverkehr dienten; deren Zahl betrug 1931: 1 024 149. Die Zahl der von Kraftverkehrsunternehmen beförderten Personen weist eine stete Zunahme auf, während der Personenverkehr auf den Eisenbahnen mehr und mehr einschrumpft, u. z. von 1923 auf 1929 (ein Jahr der Hochkonjunktur) von 44 836 337 auf 39 070 893, d. i. ein Rückgang von 13%. Natürlich machte sich im gleichen Umfange auch der Einnahmefall aus dem Eisenbahn-Personenverkehr bemerkbar. Die Einnahmen gingen von 77 335 433 \$ i. J. 1923 auf 73 009 353 i. J. 1929 und 43 759 468 i. J. 1931 zurück.

Im nachstehenden stellen wir die Verkehrsarten, in Passagier-Meilen ausgedrückt, einander gegenüber. (Stand vom Jahre 1929):

	Passagier-Meilen in Milliarden	Prozent
Personenautos	11,5	78,5
Autobusse	0,25	1,7
Eisenbahnen	2,9	19,8

Die Entwicklung des Personen-Kraftverkehrs zeigen folgende Betriebsziffern einer Gesellschaft in Toronto:

	beförderte Fahrgäste	Einnahmen
1927	211 602	\$ 567 337
1928	567 193	„ 815 285
1929	1 057 250	„ 1 234 936

Die durchschnittlich von einem Fahrgast zurückgelegte Strecke betrug 1923: 68,8 Meilen, i. J. 1929: 74,2 Meilen. Die Eisenbahn wird mehr und mehr nur bei langen Fahrten benutzt, eine Erscheinung, die man oft auch auf den europäischen Bahnen festgestellt hat. Für die Eisenbahnen ist die Autokonkurrenz daher verhängnisvoll, weil die Autolinien nicht rationell betrieben werden. In dem Liniennetz, das wir weiter oben als „unentwirrbar ineinander verstrickt“ bezeichnet haben, sind die Maschen sehr lose und grosse, ausgestreckte Gebiete sind ohne Bahnverbindung. Den Kraftverkehrsunternehmen würden sich ungekannte Perspektiven eröffnen, wenn sie, statt mit den Bahnen in Wettbewerb zu treten, Personen- und Waren-Zubringerdienste für die Eisenbahnen einrichten würden. Gegenwärtig nehmen die Automobile den Bahnen den ganzen Verkehrsraum weg, d. h. hochwertige Waren von geringem Umfang. Nach einer Schätzung des „Bureau of Economics“ der Canadian National-Bahn haben die beiden Gesellschaften infolge der Autokonkurrenz i. J. 1931 einen Betriebsverlust von 41 Millionen \$, wovon 17 Millionen im Personen- und 24 Millionen im Güterverkehr, erlitten. Diese Summe macht nahezu den Gesamtbetrag des Einnahmefalles der Canadian National im selben Jahre (1931) aus, der 45 095 000 \$ beträgt. Zurzeit wird auch das Strassennetz ausgebaut. Ausser verschiedenen anderen Hauptverkehrsadern wird eine „The Trans-Canada Highway“ genannte Strasse angelegt, welche die beiden Ozeane miteinander verbinden wird.



Das Lokomotivpersonal und die periodische Prüfung der Sehschärfe

I.

In verschiedenen Artikeln haben wir an dieser Stelle mehr vom theoretischen Standpunkte aus die Frage der periodischen Prüfungen des Lokomotivpersonals auf ihr Gesichtsvermögen erörtert. In einer Artikelserie, die wir hiermit eröffnen, besprechen wir die Folgen der periodischen Prüfungen für diese Personalgruppe; bei diesen Prüfungen wird vielfach eine geschwächte Seh- oder Hörschärfe festgestellt.

Es handelt sich hier um eine der wichtigsten Tagesfragen für diese Kategorien, und wir sehen uns wegen des Ueberschusses an Lokomotivpersonal veranlasst, sie hier zu behandeln. Wir schicken den Antworten der verschiedenen Länder eine kurze Uebersicht über die Schwankungen des Personalstandes voraus. In den Ländern, wo andere Traktionsmittel als der Dampf angewendet werden, werden wir auch Betrachtungen über die Auswir-

kung der neuen Zugförderungsart auf den Personalbestand anstellen.

SCHWEIZ.

Die Dampfförderung kommt heute in der Schweiz erst an zweiter Stelle. 62% der Schweizerischen Bundesbahnen, die 85% des gesamten Verkehrs bewältigen, sind elektrifiziert. Die Zahl der verwendeten Verbrennungsmotoren oder Dieselmotoren ist noch sehr gering. Sie wurden bisher nur versuchsweise in Betrieb genommen.

Soweit das Dampflokomotivpersonal in Betracht kommt, hat sich dieses bei der Einführung der Elektrifizierung durch kurze theoretische Instruktionkurse und eine kurze praktische Einschulung allmählich umgestellt. Die früheren Heizer werden bei der neuen Zugförderungsart zu Führergehilfen. In einer Anzahl von Depots (Heizhäusern) wird das Personal bei beiden Förderungsarten verwendet. Aus an-

dem Dienstabteilungen wurde kein Personal zugezogen; es ist auch kein Lokomotivpersonal in andere Dienstabteilungen versetzt worden. Für das Lokomotivpersonal bei der Dampf- sowohl, als auch bei der elektrischen Traktion gilt die gleiche Lohnregelung. Dies ist ausschliesslich der Personalorganisation zu verdanken, die durchgesetzt hat, dass die im Jahre 1929, als die Elektrifizierung mehr und mehr an Bedeutung gewann, von der Verwaltung für die Einreihung des Lokomotivpersonals vorgesehenen 6 verschiedenen Klassen auf 4 reduziert wurden. Nach der Vorlage der Verwaltung sollten zwei Klassen für Lokomotivführer, zwei Klassen für Motorwagenführer und zwei Klassen für Heizer geschaffen werden. Heute sind diese Personalgruppen wie folgt eingeteilt: zwei Klassen für Lokomotivführer und zwei Klassen für Heizer und Führergehilfen. Letztere Klasse umfasst nur das Lokomotivpersonal des Rangierdienstes. Es besteht ferner noch eine Reserveführerklasse; hier handelt es sich aber um eine Uebergangsmassnahme der Verwaltung, die die ungenügenden, durch die Elektrifizierung hervorgerufenen Beförderungsverhältnisse zum Lokomotivführer berücksichtigte. Die Elektrifizierung hat erhöhte Zuglasten und verkürzte Fahrzeiten, aber auch verkürzte Vor- und Nacharbeitszeiten für die Lokomotiven mit sich gebracht. Eine Folge davon war Verringerung des Personalbestandes und behinderte Aufstellungsmöglichkeiten.

Am 1. Januar 1930 waren im Dienst 1673 Lokomotivführer, 216 Reserveführer und 1210 Heizer, insgesamt 3099 Lokomotivbeamte.

Am 1. Oktober 1932 gab es nur noch 1613 Lokomotivführer, 209 Reserveführer, 1029 Heizer, insgesamt also 2851 Lokomotivbeamte.

Wie bereits gesagt, ist in der Schweiz kein Mitglied des Lokomotivpersonals nach andern Dienstabteilungen versetzt worden. Durch die Elektrifizierung wurden allerdings Heizer überflüssig. Diese konnten aber im Fahrdienst als Führergehilfen auf den zweimännig besetzten elektrischen Lokomotiven beschäftigt werden. Der Personalabbau, der durch die Einführung der elektrischen Traktion und des Einmannsystems erfolgte und noch erfolgt, wird in der Weise vorgenommen, dass einfach das infolge Tod oder Pensionierung abgehende Personal nur im äussersten Bedarfsfalle ersetzt wird. Wie wir sehen, kommt im allgemeinen bei den Bundesbahnen nur eine Versetzung in andere Klassen der selben Gruppe, nicht aber eine Rückversetzung (vom Lokomotivdienst nach dem Werkstätdienst oder ähnliche Massnahmen) in Frage.

Frage 1:

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

Wird ein Lokomotivführer, Anwärter oder Heizer (Führergehilfe) bei der periodischen Prüfung für den Liniendienst als untaug-

lich befunden, so wird untersucht, ob er für die Führung von Lokomotiven im Wagenverstelldienst noch genügt. Ist das der Fall, so erfolgt die Versetzung in diesen Dienst. Wenn es sich um Bedienstete handelt mit 30 und mehr Dienstjahren, so erfolgt in der Regel die Pensionierung, oft auch schon in früheren Jahren. Ergibt sich bei der Prüfung, dass sich der Beamte auch für den Dienst im Rangierbahnhof nicht mehr eignet, so erfolgt die Pensionierung; bei jungen Beamten, namentlich bei Führergehilfen, kann es auch vorkommen, dass sie in die Betriebswerkstätte oder Hauptwerkstätte als Handwerker rückversetzt werden. Bei jungen Bediensteten kommt es natürlich selten vor, dass die Sehschärfe gelitten hat, weshalb auch die Rückversetzungen, wie gesagt, keine allgemeine Massnahme darstellen.

Frage 2:

Unter welchen Bedingungen und wie werden diese Gruppen pensioniert?

Die Pensionierung erfolgt nach den Bestimmungen der Statuten der Pensionskasse. Die Pension entspricht einem gewissen Prozentsatz des Gehaltes auf Grund der zurückgelegten Dienstjahre. Wird z. B. ein Lokomotivführer mit 30 Dienstjahren pensioniert, so beträgt die Pension nach dem alten Pensionskassenstatut 70% des zuletzt bezogenen Gehaltes. (Betrag des Gehalt eines Führers bei den S. B. B. Fr. 8000.— jährlich, so kommen ausserdem noch Fr. 450.— variable Nebenbezüge in Anrechnung). Bei 25 Dienstjahren beträgt die Pension nach dem alten Statut, das noch für einen bedeutenden Teil des Personals Geltung hat, 60% und 56% nach dem neuen. Das Höchstgehalt des Heizers, bzw. Führergehilfen beträgt Fr. 5700.—. Dazu kommen die anrechenbaren Nebenbezüge von Fr. 300.—.

Nachstehend geben wir einige Prozentsätze der für die Pension anrechenbaren Gehälter wieder:

Nach dem neuen Statut	Nach dem alten Statut
bei 10 Dienstjahren 410/0	410/0
" 15 " 460/0	
" 20 " 510/0	460/0
" 25 " 560/0	
" 30 " 650/0	52,50/0
" 31 " 670/0	
" 32 " 690/0	600/0
" 33 " 710/0	
" 34 " 730/0	700/0 Höchstsatz
" 35 und mehr Dienstjahren 750/0 Höchstsatz	

Frage 3:

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

Im Absatz 5 des Artikels 45 des Bundesgesetzes über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten heisst es:

„Muss dem Beamten wegen körperlicher oder geistiger Gebrechen, besonders bei Abnahme der Hör- und Sehschärfe, des Farbensinnes oder der Marschtüchtigkeit, eine andere Tätigkeit zugewiesen werden, so hat er bis zum Ablaufe der Amtsdauer Anspruch auf die bisherige Besoldung...“

Wenn die Versetzung in eine andere

Dienststelle erfolgt, so erhält der versetzte Beamte nach Ablauf der Amtsdauer (3 Jahre) das Gehalt der neuen Dienststelle. Der Lokomotivführer, der im Streckendienst als Führer I. Klasse eingereiht war mit Fr. 8000.— Gehalt, wird, wenn er auf den Rangierbahnhof zurückversetzt wird, beim Beginn der neuen Amtsdauer in die II. Führerklasse eingereiht mit einem Gehalt von Fr. 6500.—; er erleidet also eine Einbusse von Fr. 1500.—. Der Heizer oder Führergehilfe I. Klasse, der ebenfalls in den Rangierbahnhofsdiens rückversetzt wird, bezieht in der neuen Stelle als Heizer im Rangierdienst (Heizer II. Klasse) ein Gehalt von Fr. 4800.—, während er im Streckendienst als Heizer I. Klasse ein Gehalt von Fr. 5700.— hatte. Er erleidet somit eine Einbusse von Fr. 900.—.

Artikel 10 der Statuten der Pensions- und Hilfskasse lautet:

„Ein Versicherter, dessen Jahresverdienst herabgesetzt wird, kann nach Massgabe des vor der Herabsetzung anrechenbar gewesen Jahresverdienstes versichert bleiben. In diesem Falle haben sowohl er wie die Bundesbahnen einen Beitrag zu entrichten, der dem für die Versicherung massgebenden Jahresverdienste entspricht.“

Erklärt sich der Versicherte auf Anfrage nicht innerhalb der vier Wochen, vom Empfang der Mitteilung der Herabsetzung des Jahresverdienstes an gerechnet, für die Annahme der in Absatz 1 gewährten Lösung, so wird die Versicherung ebenfalls entsprechend herabgesetzt. In diesem Falle sind ihm die für den entgehenden Teil des anrechenbaren Jahresverdienstes von ihm einbezahlten Beiträge ohne Zinsen zurückzuerstatten.“

Ueber die Teilpension bestimmt Artikel 28:

„Wird ein Versicherter, der für seine bisherige Stellung und auch für eine andere gleichartige Stellung, zu der er geeignet wäre, dauernd invalid geworden ist, nicht in den Ruhestand, sondern nur in eine Stelle mit kleinerem Jahresverdienst versetzt, so wird ihm eine auf Grund der Verdiensteinbusse und der zur Zeit der Versetzung zurückgelegten Anzahl Dienstjahre berechnete Teilpension ausgerichtet. Er bezahlt von da an nur noch die Beiträge von seinem verminderten Jahresverdienst. Wird er später wegen gänzlicher Invalidität in den Ruhestand versetzt, so hat er Anspruch auf eine weitere Pension, die nach Massgabe des zuletzt bezogenen Jahresverdienstes und der Gesamtzahl der zurückgelegten Dienstjahre berechnet wird.“

So sind die Verhältnisse bei den schweizerischen Bundesbahnen. Was die grösseren Privatbahnen betrifft, so sind die Verhältnisse ähnlich. Auch hier wurde im allgemeinen bei der Umstellung von der Dampf- und elektrischen Traktion wenig Personal entlassen. Wo dies der Fall war, z. B. bei den Rhätischen Bahnen, wurden mit dem Personal besondere Abkommen getroffen. Es handelte sich dabei um Einzelfälle. Die Direktion dieser Bahnverwaltung hat nach Durchführung der Elektrifizierung aller Linien die Heizerklasse aufgehoben und alle Heizer zu Führern II. Klasse ernannt mit einer entsprechenden Gehaltserhöhung. Zur Zeit des Dampfbetriebes beschäftigte diese Bahn etwas über 100 Lokomotivbeamte, heute nur noch etwa 70. Die Bahngesellschaften Emmen- thal und Toggenburg haben den Lokomotivpersonalbestand, besonders auf Kosten der Heizer, vermindert, indem sie fast vollständig die einmännige Besetzung der elektrischen Lokomotiven durchführten.

Man kann daher behaupten, dass die Elektrifizierung bei den Privatbahnen eine Einschränkung des Lokomotivpersonals, von der hauptsächlich die Heizer betroffen wurden, zur Folge hatte. Aber auch die Zahl der Lokomotivführer, namentlich auf den Bergstrecken, hat eine Reduktion erfahren dadurch, dass Vorspann und Schiebedienst in Wegfall kamen. Im übrigen ist der Bestand an Lokomotivpersonal auch vom Lastwagen- und Automobilverkehr sicher mitbeeinflusst worden. Dies zahlenmässig nachzuweisen ist aber unmöglich.



Unsere Erhebung über das Werkstättenpersonal

(Fortsetzung)

Nachstehend finden unsere Leser die Antwort der Föderation der Eisenbahner Niederländisch-Indiens, die uns wegen der grossen Entfernung verspätet zugegangen ist:

Frage 1:

Fallen die Werkstättenarbeiter Eures Landes unter die für die Eisenbahnbediensteten geltende Regelung der Arbeitsbedingungen oder unter diejenige für die Arbeiter in der Privatindustrie?

Antwort:

Unter die für die Eisenbahnbediensteten geltende Regelung.

Frage 2:

Sind die Werkstättenarbeiter in den Eisenbahnorganisationen oder in den Gewerkschaften der Arbeiter in der Privatindustrie organisiert?

Antwort:

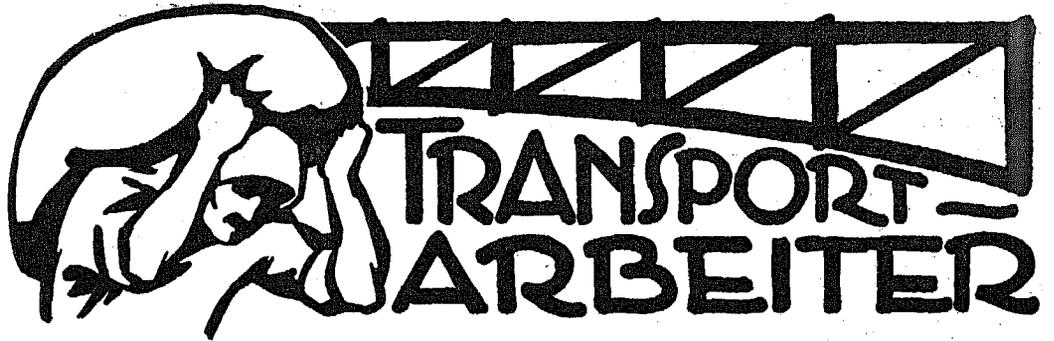
20% der Werkstättenarbeiter sind bei den Eisenbahnern organisiert. 90% des Aufsichtspersonals und des höheren Werkstättenpersonals gehört dem Verband des Aufsichts- und Verwaltungspersonals an.

Frage 3:

- a) *Geben die Eisenbahnen die Arbeiten für Unterhaltung und Ausbesserung des Materials der Privatindustrie in Auftrag?*
- d) *Wieviele Werkstätten haben sie geschlossen?*
- e) *Wieviele Arbeiter sind in den letzten Jahren entlassen worden?*
- f) *Wieviele müssen kurzarbeiten?*
- g) *Wie vollzieht sich die Kurzarbeit?*
- h) *Beabsichtigen die Eisenbahnen Eures Landes, unter dem Werkstättenpersonal weitere Entlassungen vorzunehmen?*
- i) *Beabsichtigen die Eisenbahnen die Löhne des Werkstättenpersonals weiter herabzusetzen?*

Antworten:

- a) Nein.
- d) Zwei (Djember und Poerworedjo).
- e) 1200 bis 1500.
- f) Etwa 4000.
- g) Die Arbeitszeit wurde von 45 auf 30 Stunden wöchentlich herabgesetzt.
- h) Ja.
- i) Im jetzigen Moment nicht.



Wie feiern die Transportarbeiter den 1. Mai?

I.

Im Jahre 1889 wurde in Paris auf dem Kongresse der Sozialistischen Arbeiter-Internationale der erste Mai zum Weltfeiertag der Arbeiter erklärt. Im Jahre 1890 wurde erstmalig in verschiedenen Ländern am 1. Mai demonstriert. Diese Demonstrationen galten laut dem Kongressbeschluss der Forderung des 8-Stundentages. Seither ist es üblich, an diesem Tage in allen Ländern für die Forderungen der Arbeiterklasse zu demonstrieren.

Es ist ohne Zweifel wissenswert, in welchem Umfange sich die Transportarbeiter in den verschiedenen Ländern an den Maifeiern beteiligen. Aus diesem Grunde hat die I.T.F. hierüber eine Umfrage durchgeführt. Zur Information geben wir im folgenden kurze Berichte aus den verschiedenen Ländern, soweit uns Antworten der Verbände vorliegen:

Oesterreich.

Im alten Oesterreich beschränkten sich die Maifeiern auf Demonstrationen und Versammlungen; von einer Arbeitsruhe war keine Rede. Soweit der Staat die Möglichkeit hatte, etwaige Maifeierbestrebungen zu unterdrücken, machte er reichlich Gebrauch davon. In der Geschichte der österreichischen Arbeiter erinnern die Erlasse der Staatsbahnverwaltung an diese reaktionäre Zeit. Dieser Zustand änderte sich jedoch mit der Staatsumwälzung 1918. Bereits am 25. April 1919 wurde der erste Mai gemeinsam mit dem 12. November — Tag der Republik — zum Staatsfeiertag erklärt. Gegenwärtig ruht in Oesterreich am Maitage die Arbeit. Nur die sanitären Betriebe, sowie die Vergnügungsindustrie und die Verkehrsmittel arbeiten mit Zustimmung der Partei- und Gewerkschaft. Das Werkstättenpersonal der Eisenbahnen und die Hafnarbeiter feiern allerdings voll-

ständig. Bis 1929 was es üblich, die Eisenbahnwagen zu schmücken. Dieses wurde dann vom zuständigen Ministerium aus „Gründen der Verkehrssicherheit“ untersagt. Ganz besonders im roten Wien wird der erste Mai festlich begangen. Grosse Demonstrationen von 400 000 bis 500 000 Menschen bewegen sich durch die Strassen. An hervorragender Stelle beteiligen sich die Wiener *Strassenbahnerkollegen* an der Maifeier, wie unsere Bilder zeigen. Der Strassenbahnverkehr ruht bis 2 Uhr nachmittags vollständig. Früher war es üblich, die um 2 Uhr ausfahrenden Strassenbahnwagen zu dekorieren. Dies ist seit zwei Jahren untersagt. Die Beteiligung der Strassenbahner an den Mai-Demonstrationen war wiederholt Gegenstand heftiger Auseinandersetzungen mit der Direktion.

Im Jahre 1931 ordnete die Direktion der Wiener Strassenbahn an, dass der Betrieb am 1. Mai voll aufrecht erhalten werden sollte. Sie erklärte, falls die Strassenbahner doch feiern sollten, dieses als Bruch des Arbeitsvertrages anzusehen. Die Wiener Genossen liessen sich jedoch keineswegs beirren und nahmen nach wie vor in Uniform an den Demonstrationen teil. Der erste Mai hat in den Kreisen der österreichischen Arbeiterschaft eine grosse Bedeutung errungen.

Die Tschechoslowakei.

Der erste Mai ist auch hier gesetzlicher Feiertag. Die Arbeitsruhe an diesem Tage ist eine fast vollständige. Wer am 1. Mai unbedingt arbeiten muss — öffentliche Versorgungsbetriebe, usw. — liefert einen Tagelohn an die Parteizentrale ab. Diese Gelder werden dem Bildungsfonds zugeführt. Soweit die Kollegen *Strassenbahner* und *Eisenbahner* in Frage kommen, steht das Eisenbahnministerium auf dem Standpunkt, dass der Dienst vollständig ausgeübt werden muss. Auf Eingreifen der Organisationen wird jedoch halbtägiges Feiern bei der Strassenbahn geduldet. Irgendwelche bedeutende Schwierigkeiten vonseiten der Arbeitgeber sind nicht zu verzeichnen, da die tschechischen Genossen ohne Unterschied der politischen Anschauung von der Bedeutung dieses Tages erfüllt sind und die Arbeitgeber es unter diesen Umständen vorziehen, sich teilnahmslos zu verhalten.

Jugoslawien.

In Jugoslawien sind seit dem 6. März 1929 alle Maifeiern verboten. Früher ruhte die Arbeit bei dem *Strassenbahnverkehr*



Die Wiener Strassenbahner auf der Sammelstelle, Bahnhof Wienzeile, 1931

vollständig. Bei der *Eisenbahn* war es üblich, die Lokomotiven zu bekränzen.

Gegenwärtig feiern nur noch sehr klassenbewusste Arbeiter. Wer feiern will, muss um Urlaub nachsuchen. In den Staatsbetrieben gibt es gar keinen Urlaub und in den Privatbetrieben wird nur unbezahlter Urlaub gewährt. Vielfach hat das Urlaubnehmen am 1. Mai Entlassung zur Folge. Unter diesen Umständen ist es nicht möglich, irgendwelche besondere Mitteilung über die Beteiligung der Transportarbeiter zu machen.

Polen.

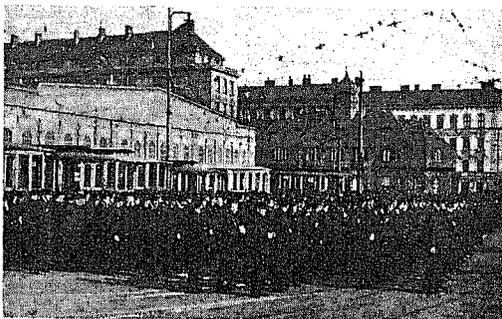
Infolge der reaktionären Diktatur kann von einer Maifeier grösseren Stils nicht berichtet werden. Gesetzlich ist der erste Mai nicht anerkannt. Wer feiern will, muss Urlaub nehmen, wobei, wenn Urlaub gewährt wird, der Lohn für diesen Tag in Abzug gebracht wird. Der polnische Transportarbeiterverband gibt am 1. Mai aus finanziellen Gründen keine besonderen Publikationen heraus. Nur die Kraftfahrersektion, die eine eigene Zeitung hat, veröffentlicht einen Leitartikel. Bisher feierten die *Transportarbeiter* vollständig, die *Kraftfahrer* teilweise, die *Seeleute* und *Eisenbahner* jedoch nicht. Im Zusammenhang mit dem beschränkten Ausmass der Arbeitsruhe ist von besonderen Schwierigkeiten vonseiten der Arbeitgeber nichts zu berichten. Ein Abführen des Lohnes an Partei oder Gewerkschaften ist nicht üblich. Diejenigen Transportarbeitergruppen, die ihre Arbeit nicht verlassen können, bekunden ihre Solidarität in Festversammlungen am Abend des ersten Mai. Es braucht nicht betont zu werden, dass die Feier des Maitages in Polen der Militärdiktatur ein Dorn im Auge ist und sie nichts unterlässt, um den Arbeitern die Feier dieses Tages zu erschweren.

Estland.

In Estland ist die Maifeier gesetzlich sichergestellt. Es gelten für die Feiernden in den Lohn- und Arbeitsbedingungen die Bestimmungen, wie an andern Feiertagen. Die *Transportarbeiter* feiern im allgemeinen durch völlige Arbeitsruhe. Bei den *Eisenbahnern* ist eine besondere Regelung vorgenommen und zwar ruht die Arbeit, die nicht direkt mit dem Verkehr der Züge verbunden ist. Im übrigen werden die *Eisenbahner* von ihrer Organisation aufgefordert, sich an den Demonstrationen zu beteiligen. Besondere festliche Arrangements sind nicht üblich. Von irgendwelchen Schwierigkeiten vonseiten der Arbeitgeber kann ebenfalls nicht berichtet werden. Eine Lohnabführung der am 1. Mai Arbeitenden ist nicht bekannt.

Finnland.

In Finnland ist der erste Mai gesetzlicher Feiertag und wird allgemein durch vollständige Arbeitsruhe gefeiert. Lediglich die öffentlichen Betriebe, die Eisenbahn und der Seetransport arbeiten. Auf im Hafen liegenden Schiffen ist völlige Arbeitsruhe, sodass unsere Genossen Hafenarbeiter sich restlos an der Feier beteiligen. Für die *Strassenbahner* ist eine besondere Regelung getroffen, so z. B. in Helsingfors, wo



Die Wiener Strassenbahner Abmarschbereit am Bahnhof

der Strassenbahnverkehr bis nachmittags 16 Uhr stillgelegt ist. Bis zum Bürgerkrieg 1918 wurde der erste Mai von der Arbeiterschaft in einer Front begangen. 1920 kam die politische Spaltung in linken Flügel und Sozialdemokraten, die dem gemeinsamen Auftreten am 1. Mai geschadet hat. Die Gewerkschaften gehören im allgemeinen zum linken Flügel. Da 1930 die sogenannten kommunistischen Demonstrationen verboten wurden und nur noch Sozialdemokraten demonstrieren, ist die Beteiligung etwas geringer, jedoch ist das Gefühl für den Maitag allgemein verbreitet und tief verwurzelt.

Norwegen.

Der erste Mai ist zwar nicht offiziell als gesetzlicher Feiertag erklärt worden, doch wird er von den Arbeitern in Norwegen als ein Festtag betrachtet, sodass alle Arbeit ruht. Nur die notwendigen Arbeiten werden durchgeführt. Unsere Genossen *Transportarbeiter* sind restlos an der Feier be-

teiligt. Der Eisenbahnbetrieb wird allerdings aufrecht erhalten. Die wiederholten Forderungen auf Arbeitsruhe am 1. Mai bei der *Eisenbahn* waren bisher ergebnislos. Der norwegische Lokomotivführerverband fordert seine Mitglieder auf, soweit sie dienstfrei sind, mit ihren Fahnen an den Demonstrationen teilzunehmen, was in starkem Masse befolgt wird. Von den Strassenbahnern können wir nichts Näheres berichten. Von einer Lohnabführung für irgendwelche Zwecke aus Solidaritätsgründen ist nichts bekannt.

Schweden.

In Schweden wird der erste Mai seit 1890 allgemein gefeiert, jedoch ist er noch nicht zum gesetzlichen Feiertag erklärt. Dafür ist der erste Mai aber in den meisten Kollektivverträgen als Feiertag festgesetzt. Nur in den grösseren Städten finden Demonstrationen statt, an denen sich unsere Genossen selbstverständlich beteiligen. Bei den *Staats- und Privateisenbahnen* wird der Fahrdienst voll aufrecht erhalten. Das *Werkstätten- und Unterhaltungspersonal* feiert jedoch durch Arbeitsruhe. Bei den Staatsbahnen ist Anweisung gegeben, auch das *Fahrpersonal* soweit als möglich zu beurlauben. Bei den Privatbahnen wird dem *Fahrpersonal*, soweit es der Verkehr erlaubt, für einige Stunden freigegeben. Eine Lohnabführung zu Solidaritätszwecken ist nicht bekannt. Die *Transportarbeiter* beteiligen sich an den Maifeiern restlos; über die *Strassenbahner* können wir Näheres nicht mitteilen.

(Schluss folgt).



Die Zwangshaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeugbesitzer

Eine Anfrage der deutschen Kraftfahrer gab der I.T.F. Veranlassung, über die Frage der Zwangshaftpflichtversicherung bei den angeschlossenen Kraftfahrerorganisationen eine Rundfrage zu halten.

Da die Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung eine Forderung unseres internationalen Kraftfahrerprogramms ist, benutzen wir die Gelegenheit und bringen in gedrängter Form einen Bericht über den derzeitigen Stand der Angelegenheit, soweit uns Berichte aus den einzelnen Ländern zugegangen sind.

Deutschland.

Bisher besteht eine gesetzliche Zwangshaftpflichtversicherung noch nicht. Die Reichsregierung beschäftigt sich jedoch mit der Frage. Die Berufskraftfahrer unterstützen diese Bestrebungen, da sie die Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung für notwendig halten. Lediglich die Automobilindustrie und einige grössere Auto-Clubs bekämpfen die Einführung. Sie behaupten die gesetzliche Regelung der Haftpflichtversicherung bedeute eine neuerliche Belastung der Kraftverkehrswirtschaft.

Spanien.

Bisher besteht ebenfalls noch keine gesetzliche Regelung dieser Frage. In der Ge-

setzung, die gegenwärtig in den Parlamenten beraten wird, ist jedoch eine Bestimmung über die Versicherungspflicht zu erwarten. Ein solcher Vorschlag wird ganz besonders von allen Vertretern des Eisenbahn- und Strassenverkehrs unterstützt.

Frankreich.

Bis zum gegenwärtigen Moment besteht kein Gesetz über die Zwangshaftpflichtversicherung. Aber es liegt bereits ein dahingehender Gesetzentwurf vor, jedoch ist er bisher von der Kammer noch nicht beraten. In den meisten grösseren Städten, wie Paris, Lyon, Marseille, Metz usw. besteht die Gewohnheit, dass die Taxiunternehmer keine Fahrerlaubnis erhalten, wenn sie nicht nachweisen können, dass sie eine Versicherung auf mindestens 200 000 frs. abgeschlossen haben. Diese Methode ist schon ein kleiner Schritt zur Zwangshaftpflichtversicherung.

Tschechoslowakei.

Eine gesetzliche Regelung war bisher nicht vorhanden. Mit dem Inkrafttreten des neuen Verkehrsgesetzes am 31.12.1932 ist auch der Versicherungszwang eingeführt. Laut Gesetz wird jedwede Beförderung von Lasten oder Personen, die gewerbmässig ob regelmässig oder unregelmässig mittels

Motorfahrzeugen erfolgt, als konzessionspflichtig angesehen. Die Konzession wird nur erteilt, wenn nachgewiesen wird, dass das Fahrzeug versichert ist. Die Höhe der Versicherungsbeträge ist durch Regierungsverordnung festgesetzt. Durch die Verbindung der Einführung des Versicherungszwanges mit der Konzessionierung, die lediglich zugunsten der Eisenbahn und Post eingeführt wurde, können die tschechischen Berufskraftfahrer diesem Gesetz keineswegs freundlich gegenüberstehen.

Estland.

Auf Vorschlag des Wegeministeriums in Estland sollte Anfang 1932 die Zwangshaftpflichtversicherung eingeführt werden. Sowohl unsere Genossen Berufskraftfahrer, als auch alle Taxibesitzer, Omnibuskompagnien und Lastwagenbesitzer erhoben dagegen Protest, sodass der Vorschlag des Wegeministeriums aufgehoben wurde. Jedoch bedeutet dieser Protest von seiten unserer Kollegen keineswegs eine grundsätzliche Ablehnung. Der Vorschlag des Wegeministeriums wurde lediglich aus dem Grunde abgelehnt, weil er einseitig zu Gunsten der Versicherungsgesellschaften ausgearbeitet war.

Holland.

In Holland gibt es ebenfalls noch keinen gesetzlichen Versicherungszwang. Jedoch ist nach Artikel 25 des Kraftwagen- und Fahrradgesetzes der Besitzer oder Halter eines Kraftfahrzeugs für den Schaden, den er Dritten verursacht, verantwortlich. Dieselbe Verantwortung ist den Autobusunternehmen in Artikel 9 des Gesetzes über öffentliche Verkehrsmittel auferlegt. Die Einführung einer gesetzlichen Bestimmung ist von der Reichskommission für die Kraftfahrzeug- und Fahrradgesetzgebung geplant, jedoch ist die Verwirklichung vorerst sehr zweifelhaft, da der Justizminister hiervon nichts wissen will.

In den von den holländischen Provinzverwaltungen aufgestellten Konzessionsbedingungen für Autobusunternehmen wird verlangt, dass die Konzessionäre sich gegen Schaden von Fahrgästen und dritten Personen versichern müssen. Verschiedene Gemeindeverwaltungen haben dieselbe Bestimmung auch für die Konzessionerteilung für lokale Autobus- und Taxameterbetriebe aufgenommen.

Es wird befürchtet, dass wenn bei der Einführung des gesetzlichen Zwanges die Träger der Versicherung in privaten Händen bleiben, diese Gesellschaften sich sehr bald verständigen würden und als Folge davon die Prämien erheblich in die Höhe gehen.

Schweiz.

In der Schweiz besteht bereits seit Aufkommen der Kraftwagen die Bestimmung, dass eine Verkehrsbewilligung nur dann gegeben wird, wenn der Halter des Fahrzeuges sich über den Abschluss der Haftpflichtversicherung ausweisen kann.

Da das am 1. Januar 1933 in Kraft getretene neue Automobilgesetz eine Ver-

schärfung der Haftpflicht enthält, fordern die Versicherungsgesellschaften eine Erhöhung der Prämien. Die Verhandlungen zwischen Automobilverbänden und Versicherungsgesellschaften schweben zur Zeit noch.

Oesterreich.

In Oesterreich besteht seit dem Jahre 1930 der gesetzliche Zwang zur Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter. Die Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung ist eine Errungenschaft der Transportarbeiter und der sozialdemokratischen Fraktion im Nationalrat. Die Versicherungsgesellschaften, die eine derartige Versicherung abschliessen dürfen, werden von der Regierung zugelassen. Irgendwelche Vereinbarungen über die Prämienhöhe unter den Versicherungsanstalten sind durch Gesetz ausgeschlossen. Trotzdem haben sich die Gesellschaften untereinander verständigt, was eine Steigung der Prämien zur Folge hatte. Dieses führte zu Widerständen seitens der Kraftfahrzeugbesitzer. Der Kraftfahrbeirat am Sitze des Handelsministeriums hat dann die Versicherungsgesellschaften zu einer Herabsetzung der Prämien gezwungen, wonach auch die Fahrzeughalter sich wieder zufrieden gaben. Die Auswirkungen der Zwangshaftpflichtversicherung sind gut. Wenn Massnahmen gegen die masslose Steigerung der Prämien getroffen werden, können diese niemals die Rentabilität der Kraftverkehrswirtschaft gefährden.

England.

Mit der Inkraftsetzung des englischen Strassenverkehrsgesetzes im Jahre 1930 ist auch die Zwangshaftpflichtversicherung eingeführt worden. Das Gesetz verlangt, dass jeder Fahrzeughalter eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen hat, bevor er ein Kraftfahrzeug in den Verkehr bringt.

Da sich herausgestellt hat, dass mit Kraftträdern sehr viele Unfälle verursacht wurden, haben die Gesellschaften am 1. Dezember 1932 ihre Prämien für Kraftträder erhöht. Da die Versicherung von Kraftfahrzeugen im allgemeinen kein besonders lukratives Geschäft für die Gesellschaften ist, haben einige Versicherungsunternehmen den Abschluss von Versicherungen für Fahrzeuge der allgemeinen Beförderung abgelehnt. Im Zusammenhang damit sind dann auch die Prämien für diese Fahrzeuge etwas erhöht worden. Ganz allgemein lassen sich über die Bewährung der Zwangshaftpflichtversicherung nach Meinung unserer englischen Genossen Bemerkungen noch nicht machen. Ein Urteil darüber muss ein längeres Inkraftsein des Gesetzes bilden. Die englischen Genossen schlagen allerdings vor, dass bei Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung in anderen Ländern Strafbestimmungen mit aufgenommen werden, damit einem rücksichtslosen Fahren auf Grund des Versicherungseins vorgebeugt wird.

Schweden.

In Schweden besteht für die Kraftfahrzeughalter die Zwangshaftpflichtversiche-

rung. Die Rentabilität der Kraftverkehrswirtschaft wird dadurch nicht beeinträchtigt. Es kann vorkommen, dass wenn ein Fahrzeug mehrere Unfälle gehabt hat, die Prämie erhöht wird. Ebenso kommt es aber auch vor, dass für ein Fahrzeug, das der Gesellschaft noch keine Ausgaben verursacht hat, die Prämie ermässigt wird.

Norwegen.

Die Zwangshaftpflichtversicherung besteht in Norwegen. Träger dieser Versicherung sind norwegische und eine englische Versicherungsgesellschaft. Die englische Versicherung ermässigt die Prämie, wenn im Laufe eines Jahres kein Unfall verursacht wird, um 10%. Bisher haben die norwegischen Gesellschaften keine Ermässigung gewährt, es ist aber zu erwarten, dass auch die norwegischen Gesellschaften zu dieser Methode übergehen.

Ein durch einen Zusammenstoss Geschädigter meldet seinen Anspruch der Versicherungsgesellschaft. Kommt eine Einigung über die Höhe der Schadenersatzsumme nicht zustande, so wird diese durch einen vom Gericht zu bestellenden Schlichter festgesetzt. Die auf die Versicherungsfrage bezug habenden Gesetzbestimmungen sind in Norwegen sehr streng und daher sind auch die Kraftfahrer im Verkehr sehr vorsichtig.

Dänemark.

In Dänemark besteht seit dem Jahre 1916 die gesetzliche Zwangshaftpflichtversicherung. Kein Wagen darf zugelassen werden, wenn sein Besitzer nicht zugleich auch der Polizei eine Versicherungspolice vorlegen kann. Das Gesetz hat sich für alle Teile zufriedenstellend ausgewirkt. Die Prämien sind nicht gestiegen, also ist die Rentabilität des Kraftverkehrs durch das Gesetz nicht beeinträchtigt worden. Für die Berufskraftfahrer ist das Gesetz eine grosse Beruhigung, denn vorher ist es vorgekommen, dass in Fällen, wo der Besitzer eines Fahrzeugs unvermögend war, der Fahrzeugführer haftbar gemacht wurde.

Auf Grund des Gesetzes kann der Fahrzeughalter für die ersten 200 Kr. das Risiko selber tragen. Er wurde nun von den Arbeitgebern versucht, dieses Risiko auf die Arbeitnehmer abzuwälzen.

Die dänische Transportarbeiterorganisation hat mit den Arbeitgebern eine Vereinbarung getroffen, wonach ihre Mitglieder von diesem Risiko befreit sind.

Aus dieser Zusammenstellung geht die volle Berechtigung unserer Forderung für die Berufskraftfahrer hervor. Das einzige Argument der Arbeitgeber, evtl. steigende Prämien, ist nicht stichhaltig, denn dem Steigen der Prämien kann durch geeignete Massnahmen vorgebeugt werden.

Wir hoffen mit diesem Artikel das Material bei unseren angeschlossenen Organisationen zu vervollständigen und sind den einzelnen Verbänden im voraus dankbar, wenn sie infolge dieses Berichts das bei uns vorliegende Material durch weitere Zuschriften ergänzen. Die Vervollständigung dieses Materials werden wir selbstverständlich ebenfalls unseren Organisationen zugänglich machen.

SEELEUTE

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei (X)

FINNLAND.

Der finnische Heringsfang wird in den Monaten Mai, Juni, Juli und August an der Küste Islands und in den Gewässern von Petsamo betrieben. Der Fang wird mit 12 Dampftrawlern von insgesamt 10 800 t Gehalt ausgeübt.

Im ganzen werden beim Fang 290 Männer und 70 Frauen beschäftigt. Die Besatzung eines Bootes besteht ausser 14 bis 18 Fischern aus 6 Mann. Auf dem Hauptschiff werden die Frauen sowie etwa 40 Burschen als Salzer beschäftigt.

Das gesamte für die Fischerei nötige Personal wird im Mai auf die ganze Fangsaison angemustert.

Heuern und Fanganteil.

Die Heuern der Besatzungsmitglieder schwanken zwischen 250 und 950 FMk. monatlich. Die Fischer erhalten eine garantierte Mindestheuer von 500 FMk. monatlich zuzüglich Fanganteil von 2,50 Mk. pro Tonne. Beträgt der Fanganteil mehr als 500 Mk., so kommt die Garantieheuer in Wegfall.

Für das Ausbessern der Netze wird eine Sondervergütung von 5 Mk. pro Stunde gewährt.

Das Durchschnittseinkommen während der ganzen Fangperiode beträgt für:

a.) den Kapitän	FMk. 12 000 —	bis	26 000 —
b.) den Maschinisten	„ 4 000 —	„	14 000 —
c.) die Fischer	„ 2.000 —	„	5 000 —

Rationen.

Für die Beköstigung der Besatzungen haben die Reeder aufzukommen. Zucker und Margarine werden nach gewissen Rationen verabreicht. Die Besatzung hat beim Einkauf des Proviantes kein Kontrollrecht.

Arbeitszeit.

Während des Fanges ist die Arbeitszeit unbeschränkt. Die Salzer arbeiten im Tag 10 Stunden.

Im Hafen beträgt die Arbeitszeit 8 Stunden täglich. Die Reisen dauern 60 bis 160 Tage.

Arbeiten zwischen zwei Reisen.

Ausser den an Bord zu verrichtenden Arbeiten muss die Besatzung auch für das Klarmachen der Schiffe und zum Teil für

das Löschen des Fanges Sorge tragen. Die Fischer erhalten für diese Arbeiten eine Sonderzulage, was bei den Besatzungsmitgliedern nicht der Fall ist.

Ueberstunden.

Der Begriff Ueberstunden ist in der finnischen Heringsfischerei unbekannt.

Freizeit.

Der Besatzung wird zwischen zwei Reisen keine Freizeit gewährt.

Für Sonntagsarbeit auf See wird weder entsprechende Freizeit gewährt, noch eine Barvergütung ausgezahlt.

Reisevergütung.

Die Fischer erhalten für die Reise nach dem Ausfahrthafen ihres Schiffes keine Vergütung.

Sozialversicherung.

In Krankheitsfällen müssen die Besatzungsmitglieder an Bord und nach der Ausschiffung noch 6 Wochen verpflegt werden. Eine dafür bestehende Versicherungseinrichtung hat bei Unglücksfällen nach der Ausschiffung für die Verpflegungskosten aufzukommen.

Die Besatzungsmitglieder sind nur gegen Unfälle versichert; es gibt weder eine Erwerbslosen-, noch eine Invaliden-, noch eine sonstige soziale Versicherung für die Seeleute.

Effektenverlust.

Bei Effektenverlust im Falle von Schiffbruch beträgt die Entschädigung 4 500 bis 12 000 FMk.

Arbeiten vor und nach der Saison.

Für das Klarmachen des Schiffes bei Beginn der Fangsaison wird ein besonderer Vertrag abgeschlossen, wobei auch die Vergütung dafür vereinbart wird. Am Ende der Fangsaison müssen gegen Bezahlung der vor Beginn des Fanges vereinbarten Entschädigung die Fischgeräte wieder an Land geschafft werden. Arbeitsverträge werden nicht abgeschlossen.

Neben den grossen Booten sind in Petsamo etwa 70 kleinere Fischereiboote vorhanden, die in den arktischen Gewässern hauptsächlich Kabeljau, Heringe und andere Fische fangen. Diese Fahrzeuge sind aber so klein, dass der Schiffseigner nur selten fremde Leute anheuert. Wenn dies nötig ist, kommt es zum Abschluss von Einzelarbeitsverträgen.



Der lettische Arbeiter-Schutzbund und Esperanto

Der lettische Arbeiter-Schutzbund begünstigt Esperanto im hohen Masse. In diesem Jahre hat der Schutzbund für die Mitglieder einen Esperanto-Kursus eingerichtet. Nach dem Ablauf des Kurses hat der Schutzbund eine wandernde Esperanto-Ausstellung eingerichtet. Zwecks Einsammlung des geeigneten Materials wandte sich der Schutzbund in einem in Esperanto abgefassten Rundschreiben an die ausländischen Esperanto-Verbände.

Ferientreisen esperantistischer Transportarbeiter

Die I. T. F. hat immer auf gegenseitige Besuche von Transport- und Verkehrsarbeitern, Mitgliedern der der I. T. F. angeschlossenen Organisationen,

grossen Wert gelegt. Dass diese gegenseitigen Besuche bisher nicht das erwünschte Ausmass angenommen haben, ist wohl zum grossen Teil den Sprachschwierigkeiten zuzuschreiben, denn die Arbeiter haben nicht oft Gelegenheit, eine fremde Sprache genügend zu erlernen.

Es ist klar, dass sich gerade die Esperantisten, besonders Eisenbahner, den Umstand, dass sie sich durch Esperanto gut verständigen können reichlich zunutze machen und Reisen nach dem Ausland unternehmen. Es ist früher schon vorgekommen, dass sich esperantistische Kollegen verschiedener Länder gegenseitig besuchten (wir erinnern an den Besuch schweizerischer Eisenbahner-Esperantisten des Büros der I. T. F. im Jahre 1930, den Besuch österreichischer Eisenbahner-Esperantisten in Belgien und Holland 1931 etc.). Die internationalen Besuche der esperantistischen I. T. F.-Mitglieder wurden bisher nicht von einer Zentralstelle planmässig organisiert, sondern es wurde vielmehr dem einzelnen Genossen überlassen, die nötigen Massnahmen selbst zu treffen.

Jetzt da die Internationale Föderation Esperantistischer Verkehrs- und Transportarbeiter besteht, hat sie auch die Organisation dieser gegenseitigen Besuche in die Hand genommen. Gerade jetzt sind Verhandlungen im Gange wegen eines Besuchs der schwedischen Eisenbahner in Oesterreich und

gleich darauf der österreichischen Gastgeber bei ihren Gästen in Schweden. Es soll eine Anzahl schwedischer Eisenbahner im Juni nach Oesterreich kommen und 14 Tage bei ihren Kollegen als Gäste bleiben; nach Ablauf dieser Zeit werden sie von den Gastgebern begleitet und diese bleiben wieder 14 Tage bei ihnen in Schweden. Man hofft, dass die sorgfältige Organisation dieser gegenseitigen Ferientripes viel zu der Festigung der Bande der Kameradschaft unter den I. T. F.-Mitgliedern verschiedener Länder beitragen wird.

Recenzo

Oficiale Jarlibro de la Esperanto-Movado 1932: eldono de la Universala Esperanto-Asocio, Genève.

La pli ol 300-paĝa libro enhavas informojn pri diversaj institucioj de la neŭtrala Esperanto-movado; Lingva Komitato, naciaj societoj, Esperantogazetaro; ankaŭ la laborista Esperanto-movado estas en ĝi parte menciita. La plej granda parto de la jarlibro estas kompreneble dediĉita al U.E.A. mem. Utila estas la pli ol 230 paĝoj ampleksanta listo da nomoj de deligitoj en pli ol 2000 lokoj de la tuta mondo.

Krom tio alvenis ankoraŭ de la sama asocio: La servaro de U.E.A., raporto pri la agado de U.E.A., broŝuro pri organiza problemoj kaj faldprospektoj pri Esperanto.