

ITF 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:

Der Kampf gegen die Erwerbslosig-
keit. 14

Mitteilungen des Sekretariats. . 15

Eisenbahnen:

Einmann-Besetzung bei Lokomotiven
und Triebwagen 16

Eine Aktion gegen die Internationale
Schlaf- und Speisewagensgesellschaft. 17

Die Eisenbahnen Kanadas (II) . . . 18

Dienstfähigkeit des Lokomotivperso-
nals und deren Folgen. 19

Die spanischen Eisenbahner und die
Republik. 20

Transportarbeiter:

Wie feiern die Transportarbeiter den
1. Mai? (II) 21

Sollen die Kraftfahrer fordern? . . . 22

Seeleute:

Sicherheit auf See 24

Esperanto 15



„DAS DRITTE REICH“

Der Kampf gegen die Erwerbslosigkeit

Bekämpfung der Arbeitslosigkeit

Der Kongress der I.T.F., in der Erwägung,

dass die Fortschritte der Technik und die erhöhte Produktion wirtschaftliche Notwendigkeiten sind, die zu einer Erleichterung der Arbeit unter Verschaffung eines Höchstmasses von Wohlfahrt führen sollten,

dass die mit Rationalisierung bezeichnete Betriebsmethode unter dem Kapitalismus bedeutet, dass mit der höchsten Vervollkommnung der Technik und Arbeitsmethoden von den Arbeitern grösste Kraftanstrengung verlangt wird,

dass der Privatbesitz der Produktionsmittel und ihre Verwendung für private Zwecke zu Interessengegensätzen in der Weltwirtschaft führen, welche die Rüstungen der Nationen fördern und die Kriegsgefahr erhöhen,

dass die anarchische, kapitalistische Produktion nicht zu ausreichender Wohlfahrt der Arbeitermassen führt, sondern sie im Gegenteil beständig mit Arbeitslosigkeit bedroht,

dass die Rationalisierung durch Hervorrufung einer technischen Arbeitslosigkeit die Lebenslage der Arbeiterklasse noch weiter herabdrückt,

spricht sich gegen das heutige Produktionssystem und für eine planmässige Produktion aus, die ausschliesslich auf Erhöhung der allgemeinen Wohlfahrt gerichtet ist,

verlangt schon heute zwecks Förderung der Wohlfahrt der Arbeiter energische Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch internationale Regelung der Arbeitszeit, der Löhne und sonstigen Arbeitsbedingungen, durch Verlängerung der Schulpflicht und Gewährung einer ausreichenden Altersrente,

verlangt die sofortige Einführung der 40-Stunden-Woche ohne Lohnherabsetzung und fordert die zuständigen Instanzen in der Gewerkschaftsbewegung auf, national und international für diese Forderungen einzutreten.

In obiger Entschliessung unseres Prager Kongresses werden die Ursachen, welche zu der heutigen Erwerbslosigkeit geführt haben, sowie die Gründe, weshalb die Arbeiterklasse an die Stelle des kapitalistischen Produktionssystems ein diesem prinzipiell entgegengesetztes Produktionssystem, nämlich den Sozialismus, setzen muss, klar und deutlich umschrieben. Gleichzeitig werden in der Entschliessung unter Berücksichtigung dessen, dass der Kampf für den Sozialismus nicht unmittelbar von Erfolg gekrönt sein wird, Forderungen aufgestellt, durch deren Verwirklichung *jetzt schon* eine Verringerung der Erwerbslosigkeit erzielt werden könnte. Deshalb heisst es auch in der Resolution wörtlich: „verlangt schon heute“, wobei daran, was das Ende allen, aus dem Kapitalismus entstehenden Elendes bedeutet, am Sozialismus, unentwegt festgehalten wird.

Die Erwerbslosigkeit hat ein solches Ausmass angenommen und die sozialen Entwicklungserscheinungen, welche dieses Massenelend hervorgerufen haben, sind von der Art, dass mit einer starken Dauerarbeitslosigkeit gerechnet werden muss. Sogar in der einen recht märchenhaft an-

mutenden Hochkonjunktur in den Vereinigten Staaten, die sich im Herbst 1929 in die schwerste aller Krisen umwandelte, lag auf diesem vielbewunderten Bild kapitalistischer Höchstleistung der Schatten von ein paar Millionen Arbeitslosen. Wenn nun, um die Ausdrücke der bürgerlichen Nationalökonomie zu gebrauchen, der Kapitalismus aus dieser Krise mit einem durch diese „bereinigten“ Produktionsapparat hervorgeht, m. a. W. noch mehr als je zuvor bei der Produktion auf die Arbeitskraft verzichten kann, dann wird sich erst recht herausstellen, dass der Kapitalismus in stets grösserem Umfange Arbeitskräfte endgültig aus dem Produktionsprozess ausschaltet.

Im Hinblick auf diese unverkennbare Folge einer weiteren Entwicklung und Ausbreitung des kapitalistischen Wirtschaftssystems werden gerade auch in nicht-sozialistischen Kreisen Stimmen für eine planmässige Regelung der Produktion laut. Der Gedanke an die Unhaltbarkeit des kapitalistischen Produktionssystems bei stets zunehmender Dauerarbeitslosigkeit drängt sich einem in solch drohender Form auf, dass man in diesen Kreisen selber zu der Idee einer Lösung Zuflucht

nimmt, der dem Kapitalismus wesensfremde Prinzipien einer planmässigen Regelung der Produktion zugrunde liegen. So zeigt sich bei einem Teil der Anhänger des Kapitalismus in den aus seiner Not geborenen Ideen, wie aussichtslos er geworden ist.

Unsere Entschliessung lässt in dieser Hinsicht an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Auch sie spricht sich für eine planmässige Produktion aus, jedoch nur für eine solche, die ausschliesslich auf Erhöhung der allgemeinen Wohlfahrt gerichtet ist. Und um allen Missverständnissen vorzubeugen schickt sie dieser Forderung diejenige auf Abschaffung des heutigen Produktionssystems voraus. Mit dem vagen Verlangen nach einer planmässigen Produktion, wobei in höchst unlogischer Weise am Privatbesitz, an Produktionsmitteln, an Grund und Boden festgehalten wird, kann sich das klassenbewusste Proletariat nicht zufriedengeben. Planmässige Produktion muss gleichlautend sein mit sozialistischer Produktion, auf die Strafe hin, ein unfruchtbarer, leerer Begriff zu werden, der höchstens „gutmütigen“ bürgerlichen Gelehrten u. dgl. dazu dient, auf eine für den Kapitalismus ungefährliche Art mitzukokettieren.

Die Resolution spricht natürlich auch über die Rationalisierung, jedoch nicht, wie allgemein üblich, als abstrakter Begriff oder eine Art Modewort, sondern als eine konkrete kapitalistische Methode, um Arbeitskräfte überflüssig zu machen, die gebrauchten Arbeitskräfte noch schlimmer auszubeuten und die Arbeiterklasse als solche auf das denkbar niedrigste Lebensniveau herabzudrücken. Die Bekämpfung der Rationalisierung kann unter dem kapitalistischen Wirtschaftssystem nur darin bestehen, dass ihre Folgen, worunter an erster Stelle die Erwerbslosigkeit, gemildert werden. Die in diesem Punkte aufgestellten Forderungen der Entschliessung kulminieren in der Forderung auf sofortige Einführung der 40stündigen Arbeitswoche, selbstverständlich ohne Senkung des Lohnes.

Gerade in diesem letzten Punkte hat es die internationale Arbeiterbewegung vermocht, ihr Gewicht in die Waagschale der internationalen Sozialpolitik zu werfen. In der im Januar d. J. in Genf abgehaltenen vorbereitenden Arbeitszeitkonferenz des I.A.A. hat die Arbeitnehmergruppe einen Antrag auf Einführung der 40stündigen Arbeitswoche unter Beibehaltung des bisher gültigen Lohnes eingereicht. Derselbe wurde mit 31 gegen 21 Stimmen bei 17 Stimmenthaltungen abge-

lehnt. Selbst die grössten Optimisten hinsichtlich der durch das I.A.A. zu erreichenden Resultate in Sachen internationaler Arbeitszeitabkommen werden wohl nichts anderes erwartet haben. Wir werden uns hier nicht auf eine Besprechung der von der Konferenz behandelten Angelegenheiten einlassen und das erzielte Scheinresultat lassen, was es ist. Steht doch heute schon fest, dass die Arbeiterbewegung auf diesem Wege nicht die Einführung der 40stündigen Arbeitswoche erwarten kann.

Die Arbeiterbewegung wird einen andern Weg zu gehen haben: den Weg des Kampfes auf ökonomischem Gebiete, der in engstem internationalem Einvernehmen und in allumfassender Solidarität geführt werden muss.

Hier liegt das Gebiet, wo die Lösung der Machtsfrage in den Händen der Arbeiter selbst liegt. Auch die 40stündige Arbeitswoche ist eine Frage der Macht und nicht etwa eine solche der Anerkennung der grundsätzlichen Richtigkeit der Forderung auf eine kürzere Arbeitszeit unter Beibehaltung des bisherigen Lohnes, der ohnehin schon grossenteils infolge der geschwächten Machtsposition der Arbeiterschaft stark gequetscht worden ist.

Auf zur grösseren Machtsbildung, der einzigen Voraussetzung zur Eroberung der 40stündigen Arbeitswoche!



Genf erörtert wieder die Abrüstung



EIN X-STRAHL

Die Wissenschaft gewährt uns den „Durch“-Blick zweier kapitalistischer Staatsmänner auf einer Genfer Abrüstungskonferenz in dem Augenblicke, wo sie einander unsterbliche Liebe der herrschenden Klassen ihres Landes zum Volke beteuern.

(New Leader-New York)

Mitteilungen des Sekretariats

Mitgliederstand vom 1. Januar 1933

Im Laufe dieses Monats wird der Fragebogen über den Mitgliederstand vom 1. Januar 1933 ausgeschickt. Wir rechnen auf die Mitarbeit aller Verbände.

Aktion des Personals der Internationalen Schlaf- und Speisewagengesellschaft

Nummer 2 des Propagandablattes ist den in Frage kommenden Verbänden zugeschickt worden.

Untersuchung über die Berufskrankheiten des Eisenbahnpersonals

Wir bitten um baldige Beantwortung unseres Fragebogens No. 3 Enq. Loc., der den Organisationen Ende Januar und Anfang Februar zugeschickt wurde.

Veröffentlichungen

Das deutsche Protokoll über die Prager Kongressverhandlungen mit Geschäftsbericht 1930/31 wurde den Verbänden bereits zugeschickt. Die Ausgabe in den übrigen Sprachen erfolgt baldigst.

Der gebundene Jahrgang der „I.T.F.“ wurde in deutscher, französischer, englischer und schwedischer Sprache versandt.

Eingegangene Beiträge

	Für 1931:
Jugoslawische Seeleute	fl. 20.—
	Für 1932:
Jugoslawische Seeleute	fl. 64.—
Polnische Eisenbahner	„ 900.—
	Für 1933:
Dänische Eisenbahner	fl. 628,40
Dänisches Lokomotivpersonal	„ 146,80
Dänische Stewards	„ 64.—
Deutsche Eisenbahner	„ 3 793,20
Französische Eisenbahner Fr. 20 000.—	„ 1 940,44
Französische Hafenarbeiter	„ 120.—
Englische Kleinhandlungsangestellte (N.U.D.A.W.)	„ 373,08
Englische Eisenbahnangestellte (R.C.A.) £ 140.—	„ 1 179,05
Englische Eisenbahner (N.U.R.)	„ 800.—
Holländische Transportarbeiter	„ 3 275,76
Jugoslawische Seeleute	„ 66,90
Luxemburgische Eisenbahner	„ 400.—
Deutsche Eisenbahner in der Tschechoslowakei	„ 700.—



Wachsendes Interesse für Esperanto

Welches Interesse dem Esperanto in Schweden entgegengebracht wird, beweisen am besten die Berichte verschiedener Verleger, wonach im Jahre 1932 bis zum 1. Dezember in Schweden 10 530 Esperanto-Lehrbücher, 4000 schriftliche Kurse, 3000 Wörterbücher und 17 000 Esperanto-Schlüssel Büchlein mit einer kurzgefassten Grammatik verkauft wurden.

Auch in Japan erfreut sich Esperanto eines grossen Interesses. Es wird aus Japan gemeldet, dass ein Esperantist aus Europa (der jetzt als Redakteur einer religiösen Esperanto-Zeitschrift in Japan weilt) im vorigen Jahre eine Propagandareise durch Japan unternommen hat, die sechs Monate dauerte. Innerhalb dieses Zeitraumes hat er in ungefähr 100 Ortschaften vor mehr als 10 000 Zuhörern gesprochen, 50 Zeitungen haben über seine Reise berichtet.

Internationale Esperanto-Kongresse

Der diesjährige Kongress des Weltbundes proletarischer Esperantisten wird in den Tagen vom 5. bis 10. August in Stockholm stattfinden. Im Rahmen dieses Kongresses soll zum ersten Male eine Arbeiter-Hochschule veranstaltet werden, auf der verschiedene wirtschaftliche, soziale und ähnliche Fragen behandelt werden sollen.

Der Kongress der neutralen Esperantisten wird Anfang August in Köln a/R stattfinden.

Ausser diesen zwei internationalen Kongressen werden eine Reihe von Kongressen einzelner nationaler Esperanto-Verbände (proletarischer und neutraler) abgehalten.

Internationale Verbrüderung durch Esperanto

Am 15. Januar 1933 hat in Düren, Rheinland, ein Drei-Länder-Treffen (Deutschland, Belgien und Holland) der Arbeiter-Esperantisten stattgefunden. Es war schon das fünfte derartige Treffen; es ist somit zu einer ständigen Einrichtung geworden. Das erste Treffen wurde am 13.XII.1931 in Merksteim mit 70 Teilnehmern, das zweite in Aachen mit 90 Teilnehmern, das dritte in Lüttich mit 150 Teilnehmern und das vierte in Heerlen mit 200 Teilnehmern abgehalten. Zum fünften Drei-Länder-Treffen, das ursprünglich im Dezember 1932 stattfinden sollte, hatten sich bereits 700 Arbeiter-Esperantisten angemeldet. Die Gemeinde-Verwaltung von Düren hat jedoch Schwierigkeiten gemacht, sodass das Treffen auf den 15. Januar 1933 verschoben werden musste. Trotzdem haben etwa 500 Personen an dem Treffen teilgenommen.

Das Drei-Länder-Treffen der Arbeiter-Esperantisten hat nicht nur den Zweck, für die internationale Verbrüderung der Arbeiter durch Esperanto zu manifestieren, sondern bespricht auch verschiedene Fragen der Propaganda und andere Massnahmen zur Verbreitung des Esperanto unter den Arbeitern.

Eine weitere Kundgebung für die internationale Verbrüderung der Arbeiter durch Mittel von Esperanto wird ein Massenausflug ungarischer Arbeiter-Esperantisten nach Wien sein. Dieser Ausflug wird zu Pfingsten stattfinden und den Zweck haben, die ungarischen Arbeiter, die zu Hause unter der Diktatur leiden, mit den Errungenschaften des Roten Wien bekanntzumachen. Bisher haben sich an 500 Teilnehmer angemeldet und man rechnet mit einer Teilnehmerzahl von 1000.

Esperanto in Handel und Verkehr

Das tschechoslowakische Eisenbahnministerium hat einen Führer durch die Linien der tschechoslowakischen Staatsbahnen in Esperanto herausgegeben.

Im Oktober des vorigen Jahres hat in Rom ein Kongress der internationalen Union der Mustermessen stattgefunden, der sich u. a. mit der praktischen Anwendung des Esperanto bei den Mustermessen beschäftigt hat. Eine vor zwei Jahren eingesetzte Kommission zum Studium der Frage des Esperanto als internationale Handelssprache hat dem Kongress ihren Bericht vorgelegt. Es wurde darauf einstimmig beschlossen, die praktischen Versuche über die Anwendung des Esperanto im Handel weiter auszu-dehnen.



(Fortsetzung von S. 17).

hat sich vielfach mit Erfolg den Untersuchungsergebnissen seiner internationalen Spitzenorganisation — der I.T.F. — bedienen können. Für diese wieder war die Arbeit des Einheitsverbandes eine wichtige Grundlage. Wenn in der Frage der Einmann-Besetzung bereits festgestellt wurde, dass diese „in bezug auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der Führer nicht über jeden Einwand erhaben ist“, so ist diese Feststellung von ausserordentlicher Bedeutung. Von dieser so gewonnenen Plattform kann weitergekämpft werden gegen die Einmann-Besetzung. Der Einheitsverband und die I.T.F. werden, davon sind wir überzeugt, bei diesem Kampf für die Interessen des Personals stets im ersten Schützengraben zu finden sein.

G. Jordan.



Einmann-Besetzung bei Lokomotiven und Triebwagen

Unvollkommene Antworten der Deutschen Reichsbahn-Verwaltung

An Hand des Artikels „Einmann-Betrieb bei Lokomotiven und Triebwagen“ in Heft 4/1931 der „Chronik der Unfallverhütung“ stellten wir fest, dass sich die Deutsche Reichsbahn-Verwaltung bei der Beantwortung der vom Ausschuss des JAA aufgeworfenen diesbezüglichen Fragen nicht viel Mühe gemacht hat. Von den von dem Sonderausschuss des JAA. aufgeworfenen 10 Fragen hatte die DR-Verwaltung gerade zwei beantwortet. Die wichtigsten und, es soll zugegeben werden, für sie unbequemsten Fragen hatte sie hingegen offen gelassen. Wir haben unsererseits zu den Fragen ausführlich Stellung genommen und ausser unserem dementsprechenden Bericht an die I.T.F. in unserer Verbandszeitung die Lässigkeit unserer Verwaltung scharf kritisiert. Lassen wir es dahingestellt sein, ob unsere Kritik an der Lässigkeit der Deutschen Reichsbahn-Verwaltung oder andere Gründe dazu geführt haben, dass diese später doch fast alle Fragen beantwortet hatte. Jedenfalls finden wir in der letzten Ausgabe, Nummer 5, der „Chronik der Unfallverhütung“ einen Artikel, der u. a. auch die fehlenden Antworten der Deutschen Reichsbahn bringt. Sie sind so aufschlussreich und zeigen, dass es nicht damit getan sein kann, wenn nur die Eisenbahnverwaltungen diese Fragen beantworten, sondern wenn — wie in dankenswerter Weise das die I.T.F. veranlasst hatte — auch die Eisenbahner-Organisationen zu den Fragen Stellung nehmen. Das ist umso mehr nötig, je mehr man erkennen kann, dass die Eisenbahnverwaltungen offensichtlich der Kommission des IAA unvollkommene Unterlagen übermitteln. Als Gegenspieler der Deutschen Reichsbahn-Verwaltung sind wir als die berufene Vertretung des betroffenen Personals, als Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands gezwungen, das zu sagen, was die Verwaltung verschwiegen hat.

Schon in unsern Darlegungen zu dem Artikel in Nr. 4/1931 der „Chronik der Unfallverhütung“ wiesen wir darauf hin, dass die Deutsche Reichsbahn unbequemen Fragen aus dem Wege gegangen ist und meinten damit in der Hauptsache die Frage, die eine Antwort verlangt, wo und in welchem Umfange im Bereich der Deutschen Reichsbahn bereits Einmann-Besetzung durchgeführt ist. Jetzt, nach fast einem Jahre, nach dem Artikel in Nr. 5 der „Chronik der Unfallverhütung“ behauptet nun die Deutsche Reichsbahn, dass seit dem Jahre 1928 elektrische Lokomotiven und Motorwagen mit einem Mann im gesamten

elektrischen Vershubdienst und bei Fahrten vom Lokomotivschuppen an den Zug besetzt seien.

Damit ist die Frage aber nicht erschöpfend behandelt. Das IAA sowohl, wie der Ausschuss für die Unterscheidung der Frage der Einmann-Besetzung und die interessierten Bahnverwaltungen anderer Länder und deren Eisenbahner-Organisationen müssen hierbei zu der Auffassung kommen, dass in Deutschland nur in den erwähnten Diensten Einmann-Besetzung vorkommt. Dem ist leider nicht so.

Gewiss wird durch die Hineinschiebung der Unterscheidung zwischen Einmann- und Einfachmannbesetzung ein Begriff geprägt, den man in diesem Zusammenhang nicht unerwähnt lassen darf. Mit Recht stellt der Schreiber des Artikels in der neuen Nr. 5 der „Chronik der Unfallverhütung“ fest, dass

der Einfachmann-Betrieb in Deutschland einen verhältnismässig grossen Umfang angenommen hat.

Wir stehen entschieden dieser Neuprägung eines unangebrachten Begriffs entgegen. Unter Berücksichtigung dieser unserer Auffassung ist es so, dass im Elektro-Dienst bei der Deutschen Reichsbahn von einer Zweimann-Besetzung nur noch bei Beförderung von Schnell- und Eilzügen gesprochen werden kann, die man auch einfachmännlich besetzen würde, wenn die Bestimmungen des Par. 63 der Bau- und Betriebs-Ordnung der Ausdehnung des Einmann-Betriebs auf diese Züge nicht entgegenstehen würden.

Bei den übrigen Personen- und Güterzügen lässt der Par. 63 der BBO die Einmann-Besetzung zu und sie wird in der Tat auch überall durchgeführt. Die dementsprechende Verfügung der Reichsbahn-Hauptverwaltung vom 4. Juli 1925 — 26 a. D 569 — betr. Besetzung elektrischer Lokomotiven bestimmt:

- a) Bei Personenzügen mit einer Geschwindigkeit bis zu etwa 70 km/h kann, wenn die sonstigen Betriebsverhältnisse auf den betreffenden Strecken dies gestatten, eine Besetzung der elektrischen Lokomotiven während der Fahrt mit dem Lokomotivführer und einem aus dem Zugbegleitpersonal zu entnehmenden Begleiter zugelassen werden;
- b) im Rangierdienst und Schiebedienst ist, soweit wegen besonders schwieriger Bahnhof- oder Streckenverhältnisse betriebstechnische Bedenken nicht entgegenstehen, einmännige Besetzung der elektrischen Lokomotive (d. h. Besetzung der Lokomotive nur durch den Lokomotivführer) zulässig.

Wir sind schon der Meinung, dass bei der aufgeworfenen Frage diesen Verhältnissen Rechnung getragen werden sollte. Die Deutsche Reichsbahn-Verwaltung hätte

in diesem Zusammenhang auch erwähnen müssen, was bei den Zügen unter 70 km/h angeordnet ist. Die diesbezüglichen Darlegungen wären sicher für den Fragesteller sehr aufschlussreich gewesen.

Ueber die weniger wichtige Frage, welche Aufgaben dem Zugpersonal hinsichtlich der Ueberwachung des Zuglaufes und der Beobachtung der Signale obliegen, sowohl bei doppelter, wie bei einmänniger Besetzung der Lokomotiven und der Motorwagen, äussert sich die Deutsche Reichsbahnverwaltung recht ausführlich. Die Ausführlichkeit wäre u. E. an der vorerwähnten Frage mehr am Platze gewesen.

Der Ersatz des zweiten Mannes ist nach einer weiteren Antwort der Deutschen Reichsbahn-Verwaltung durch eine Sicherheitsfahrtschaltung gegeben. Diesen „mechanischen Kollegen“, der berufen sein soll, mit dem zweiten Mann zu konkurrieren, kennen wir aus früheren Beschreibungen der I.T.F.-Zeitung.

Der von der DR-Verwaltung geschilderte „mechanische Kollege“ leidet aber — warum sollte er auch nicht, kommt es doch bei seinen Kollegen von Fleisch und Blut auch vor — recht häufig an „Gesundheitsstörungen“ und hierbei ist es so, dass diese „Gesundheitsstörungen“ nach den uns vorliegenden Berichten durchaus keine Seltenheiten sind. Sie treten auf als Brüche der Kontaktbrücke und der Kontakteleisten, durch ausgeschlagene Büchsen, Magnetkerne oder Mitnehmer, durch Brechen der Cardangelenke, durch Kurzschlüsse, das sehr häufige Einfrieren des Ventils u. dgl. Weitere Störungen entstehen hauptsächlich bei Umbaustellen durch Beschädigung des Handgriffes zum Umstellhahn, ausserdem dadurch, dass der Hahn je nach Fahrtrichtung selbst umgelegt wird, durch Streifen an Schotterhaufen, die beim Umbau nicht genügend beseitigt sind. Von Reparaturschlössern wird uns ausserdem berichtet, dass ein grosser Teil von Störungen auf den zu kleinen Zwischenraum zwischen dem Ventil und dessen Sitz zurückzuführen ist.

Alle diese Mängel sind natürlich der DR-Verwaltung ebenfalls bekannt und auch den Verwaltungen anderer Länder. Nicht mit Unrecht wurde bereits in dem erwähnten Artikel in der Nr. 4 der „Chronik der Unfallverhütung“ vom Jahre 1931 darauf hingewiesen, dass die bisher entwickelten Totmannseinrichtungen noch keinen 100-prozentigen Ersatz für den Beimann bieten. Das französische Verkehrsministerium stellte bekanntlich beispielsweise fest, dass

„die Totmannseinrichtung in Frankreich deshalb nicht eingeführt wurde, weil ihre Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die Sicherheit bestreitbar erscheint, und weil die Bedienung der Totmannseinrichtungen beim Lokomotivpersonal Ermüdungserscheinungen auslöst.“

Ueber die „Ermüdungserscheinungen“, die tatsächlich nicht selten vorkommen und die so auftreten, dass sich der Lokomotivführer in einem Zustand befand, dass die Aeusserungen des Bewusstseins vollkommen aufgehoben waren, ist an Hand von mehreren Einzelfällen schon seinerzeit dargelegt worden. Die technische Unvollkommenheit der Totmannseinrichtungen

verpflichtet jedenfalls die verantwortlichen Eisenbahnverwaltungen zu äusserster Vorsicht. Geschieht ein grösserer Unfall, etwa mit einem voll besetzten Personenzug, der auf die Anordnung einer Verwaltung zurückzuführen wäre, den Zug einmännig zu besetzen, dürfte das Vertrauen zur Betriebssicherheit und der Fürsorge für die Fahrgäste durch die verantwortlichen Verwaltungsstellen stark erschüttert werden.

Die Frage: „Welche Züge werden einfachmännisch gefahren?“ beantwortet die DR-Verwaltung wie folgt:

„Die Deutsche Reichsbahn kann im Rahmen der durch die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung gezogenen Grenzen bei allen Zuggattungen einfachmännisch fahren, deren Höchstgeschwindigkeit 75 km/h nicht überschreitet.

Bei Zügen, die mit einer grösseren Geschwindigkeit als 75 km/h fahren, muss nach Par. 63 Ziffer 2 und 3 der Bau- und Betriebs-Ordnung der Beimann für seinen Dienst besonders ausgebildet sein. Ferner bestimmt Par. 63 Ziffer 2 und 3:

Bei Rangierbewegungen einfacher Art kann die Aufsichtsbehörde die Besetzung mit nur einem Mann zulassen, ebenso bei Zugfahrten (Par. 54.1) einzelner Lokomotiven ohne Feuerung.

Auf dem Führerstand der Triebwagen müssen sich während der Zufahrt in der Regel ein Triebwagenführer und ein Beimann befinden. Von dem Beimann kann abgesehen werden, wenn eine Einrichtung getroffen ist, die einem Zugbegleiter jederzeit den Zutritt zum Führerabteil ermöglicht. Bei einfachen Verhältnissen kann der Reichsverkehrsminister weitere Ausnahmen zulassen.

Hier trifft—wie bereits eingangs erwähnt—die Antwort wiederum nicht den Kern der Frage. Die DR-Verwaltung sagt nur, was geschehen kann und nicht was ist. Es ist doch schliesslich gefragt: „Welche Züge werden einfachmännisch geführt?“ Die Antwort muss darauf lauten: „im elektrischen Dienst ausser Schnell- und Eilzügen alle Züge mit weniger als 70 km/h“. Nach der Besetzung bei Rangierbewegungen ist gar nicht gefragt. Die Antwort ist demnach auch nicht am Platze.

Zum Schluss dürfte noch die Antwort der Deutschen Reichsbahn-Verwaltung über die Frage „Ausrüstung der elektrischen Triebfahrzeuge für den Einfachmannbetrieb“ sein. Hierzu sagt sie:

- Auf den Triebfahrzeugen ist an der dem Standort des Führers gegenüberliegenden Seite ein Klappstisch und ein gefederter, drehbarer Sitz angeordnet, auf welchem der Zugführer während der Fahrt zur Verrichtung seiner Schreibarbeiten Platz nehmen kann.
- Ausserdem ist im Führerstand auf der Seite des Zugführers ein abblendbarer Beleuchtungskörper angebracht, damit der Zugführer auch bei Dunkelheit die ihm obliegenden schriftlichen Arbeiten durchführen kann, ohne den Führer durch die Lichtwirkung seiner Lampe zu stören.
- Um dem Verkehrsbeimann nochmals klar vor Augen zu führen, welche Handgriffe er zu betätigen bzw. Massnahmen zu treffen hat, um den Zug zum Halten zu bringen, ist auf jedem Führerstand der neueren Lokomotiven, für den Verkehrsbeimann gut sichtbar, entweder eine Zeichnung oder eine Photographie angebracht, auf welcher klar und deutlich die zum Abstellen des Triebfahrzeuges notwendigen Einrichtungen abgebildet sind.

Es ist also durchaus dafür gesorgt, dass der Zugführer „wirtschaftlich“ verwendet wird. Mit einem Auge auf die Schreibarbeit, die bekanntlich immer umfangreicher wird, mit dem anderen Auge auf die Strecke und die Signale. Die Bestimmung zeigt klar, dass dieser Mann schon durch

Eine Aktion gegen die Internationale Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft

Die I.T.F. hatte des öfteren Gelegenheit, sich an dieser Stelle mit diesem mächtigen Unternehmen, dessen Unzuverlässigkeit, Unredlichkeit und schroffem Benehmen gegenüber dem Personal zu beschäftigen.

In den letzten 10 Jahren, als sich die Arbeiterschaft endlich gewisse elementare Rechte erwarb, als die Gewerkschaftsbewegung der Ausdruck immer grösserer Massen wurde, hat die Internationale Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft nichts hinzugelehrt. Wie bei den Unternehmen im vorigen Jahrhundert üblich, versagt sie ihrem Personal noch stets die Anerkennung des Koalitionsrechtes. Im Verkehr zwischen Vorgesetzten und Untergebenen herrscht Kasernengeist. In Artikel 31 der von der Gesellschaft herausgegebenen „Dienstvorschriften für Kondukteure“ heisst es wörtlich:

„Wenn der Kondukteur seine Vorgesetzten oder höhere Beamte der Eisenbahn- oder Zollverwaltung trifft, so ist er verpflichtet, sie militärisch zu grüssen, indem er die rechte Hand zum Gruss an den Schirm seiner Mütze legt. Hat er dieselben zu sprechen, so hat er eine respektvolle Haltung anzunehmen.“

Das Personal wird nicht besser behandelt als jeder Berufssoldat oder Kolonialarbeiter. Von Bediensteten, die 20 bis 25 frz. Franken täglich verdienen, wagt die Gesellschaft noch Zahlung für Seife und Klosettpapier zu verlangen. Artikel 71 des Reglements lautet:

„Die Seife für die Waschtische muss vorschriftsmässig sein; — sie wird von der Gesellschaft geliefert, aber vom Kondukteur bezahlt.“

Auf den deutschen Strecken liefert die Firma „GIBBS“ der Gesellschaft die Seife kostenlos als Reklame. Mundspül- und sonstige Toilettengläser werden ebenfalls als Reklame von den Herstellern der „ODOL“-Fabrikate gestellt. Von den Fahrgästen zerbrochene Gläser hat das Personal selbst zu ersetzen. Das Personal ist ferner für sämtliches Wageninventar, nicht nur für die Wäsche, das Geschirr, Besteck, Spiegel etc., sondern auch für Kupplungen, Verbindungsstangen, Heizschläuche, Uebergangsbrücken u. dgl. verantwortlich. Es bleibt sogar verantwortlich für die alten Wagen, deren Inventar schon längst amortisiert ist! Um einen populären Ausdruck zu gebrauchen: „die Gesellschaft will die Butter und das Buttergeld“.

Das Personal aber hat genug davon. Es will eine Regelung der Arbeit. Es will einen internationalen Kollektivvertrag, denn das Unternehmen als solches ist international. Angesichts der Geschlossenheit, der Verwegenheit und Halsstarrigkeit der Gesellschaft ist sich das Personal wohl bewusst, dass es infolge seiner Zersplitterung zur Ohnmacht verdammt ist. Es weiss, dass es der geschlossenen finanziellen Front, wenn es seine Forderungen verwirklicht sehen will, eine geschlossene Front der Arbeiter gegenüberstellen muss.

Nach der im November v. J. von der I.T.F. nach Paris einberufenen Konferenz haben die Organisa-

tionen der verschiedenen Länder, welche die Schlaf- und Speisewagenbediensteten zu ihren Mitgliedern zählen, beschlossen, ihre Agitation, die infolge der drakonischen Massnahmen der Gesellschaft gegen die Gewerkschaftsführer und des rücksichtslos durchgeführten Grundsatzes dieser Finanz-internationale: „spalten um zu regieren“ erlahmt war, wieder energisch aufzunehmen. Seit Anfang Dezember v. J. fanden in verschiedenen Ländern Generalversammlungen des Personals statt. Ueberall wurde die Mitteilung, dass die I.T.F. Schritte zur internationalen gewerkschaftlichen Zusammenfassung des Personals unternommen habe, mit starkem Beifall aufgenommen. Nach uns zugegangenen Briefen löste die erste Nummer der „Internationale des Schlaf- und Speisewagenpersonals“, ein Propagandablatt, welches das Sekretariat der I.T.F. eigens für die Schlaf- und Speisewagenbediensteten herausgibt, grosse Begeisterung aus. Zu den Ländern, wo die Organisationen dieser Gruppen — meist infolge des vom Unternehmen ausgeübten Druckes — aufgelöst worden sind und wo jetzt die Eisenbahner oder Transportarbeiter versuchen, ihre bei der Gesellschaft beschäftigten Kameraden wieder zu organisieren, gehört Belgien, Rumänien und Jugoslawien.

Ueberall ist neue Hoffnung, neue Initiative und neue Aktivität. Die französischen Kameraden haben eine grosszügige Werbekampagne eingeleitet. Um eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu erlangen, haben sie sich mit dem Ministerium für Oeffentliche Arbeiten in Verbindung gesetzt. Ferner veröffentlichten sie in Broschürenform den Entwurf zu einem Kollektivvertrag, den die Direktion der Gesellschaft im August rundweg abgelehnt hat. Unsere französischen Kameraden lassen sich aber nicht entmutigen und sind überzeugt davon, dass sie eines Tages in der Lage sein werden, dessen Anerkennung zu erzwingen. Es sei noch bemerkt, dass aus ihrem Organ „Le Réveil des Wagons-Lits“ (Das Erwachen der Schlafwagen) starker Kampfesmut spricht. Auch die polnischen Kameraden schildern unverholen die Missstände und das Bestechungswesen bei der polnischen Divisionsverwaltung. Sie sind zu 100% organisiert und die Direktion ist gezwungen, ihren Forderungen Rechnung zu tragen. Das uns von Polen gegebene Beispiel muss uns lehren, dass das, was in dem einen Lande möglich ist, auch in dem andern erzielt werden kann. In der Tschechoslowakei wächst die Unzufriedenheit zusehends. Die schweizerischen Kameraden, die schon vor 2 Jahren die schweizerische Speisewagen-Gesellschaft (diese hat mit der Internationalen Gesellschaft nichts gemein) zur Anerkennung der Personalorganisation und nach einem erfolgreichen Streik auch zum Abschluss eines annehmbaren Arbeitsvertrages gezwungen hat, warten mit ihrer gewohnten Kühnheit und Ruhe auf die Ergebnisse dieser internationalen Werbeaktion, um ihrerseits eine Bewegung gegen die schweizerische Abteilung der Gesellschaft einzuleiten.

In den drei Werbe-Nummern der „Internationale des Schlaf- und Speisewagenpersonals“ werden auch die Arbeitsbedingungen in den Ländern umschrieben, wo die Gesellschaft gehalten ist, den sozialgesetzlichen Bestimmungen nachzukommen, und solcher Länder, wo sie noch nicht Fuss fassen konnte, nämlich England und Schweden.

Die „Internationale“ gestattet es dem Personal, sich zum ersten Male auf internationalem Boden Rechenschaft darüber zu geben, was es erreichen kann und was es erreichen muss. Sie setzt in deutlicher Weise auseinander, dass es für das Personal eine dringende Notwendigkeit ist, sich international zu organisieren.

Bei der Erfüllung der Aufgabe, welche die Pariser Konferenz dem Sekretariat zugewiesen hat, darf dieses demnach also berechnete Hoffnungen hegen. Eine zweite internationale Konferenz der Schlaf- und Speisewagenbediensteten wird aller Voraussicht nach Ende März d. J. stattfinden; auch aus deren Debatten wird Mut, Hoffnung und Entschlossenheit sprechen und es ist damit zu rechnen, dass diese weitere Konferenz Beschlüsse fassen wird, die ein energischeres Vorgehen ermöglichen.

An den Kameraden der Schlaf- und Speisewagen liegt es nun, der eingeleiteten Werbeaktion Leben und Kraft einzuhauchen! Die Verwirklichung ihrer Forderungen liegt in ihren Händen.

(Fortsetzung auf S. 15).

Die Eisenbahnen Kanadas

II.

Ein scharfer Konkurrent der Eisenbahnen stellt auch die Binnenschifffahrt dar. Nach vorliegenden Plänen soll der Saint Laurent-Fluss kanalisiert werden, sodass Seeschiffe direkt ins Innere Kanadas und der Vereinigten Staaten vordringen können. Alljährlich laufen 8 Monate lang mit einem Drittel aller Eisenbahnlinien parallele Binnenschiffahrtswege, auf denen sich fast alle Getreidetransporte nach den atlantischen Häfen abwickeln. Am besten kann man sich eine Vorstellung von der Bedeutung der Binnenschifffahrt in Kanada machen, wenn man bedenkt, dass das ganze Verkehrsvolumen (92.616.908 Tonnen) durch den Kanal von Sault nach St. Marie, zwischen dem Huron- und Superior-See, an der Grenze der Vereinigten Staaten, den gesamten, durch den Panama-Kanal (30.663.006 Tonnen), den Suez-Kanal (33.466.014 Tonnen), den Kiel-Kanal (21.613.088 Tonnen) und den Manchester-Kanal (6.558.598 Tonnen) — sämtliche Zahlen gelten für 1929 — geleiteten Verkehr übertrifft. Also ungefähr von der Zeit der endgültigen Anlegung des kanadischen Staatsbahnnetzes (Canadian National) an haben zwei Hauptfaktoren zur Unterminierung des blühenden Eisenbahngewerbes beigetragen: der wirtschaftliche Niedergang (besonders der Rückgang des Getreideanbaues, ein Produkt, das trotz der Binnenschifffahrtskonkurrenz massenweise von der Bahn transportiert wurde) und die Kraftwagenkonkurrenz.

Seit Eintritt der Weltkrise sind die Verkehrseinnahmen der *Canadian National* immer mehr geschwunden. Im Vergleich zum Vorjahre sind die Einnahmen i. J. 1929 um 5,53%, i. J. 1930 um 17,22%, und 1931 um 20,28% zurückgegangen, bei der *Canadian Pacific*-Bahn i. J. 1931 sogar um 31,9% im Vergleich zu 1929.

Von 1913 bis 1928 stieg das in den kanadischen Bahnen angelegte Kapital von 1.548,2 Millionen Dollar auf 3.722,4 Millionen. Von 1926 bis 1930 hat die *Canadian National*, die allerdings so gut wie alles erneuern musste, ihr Kapital um 90 Millionen Dollar im Jahresdurchschnitt erhöht. Im Laufe der Jahre 1928, 1929 und 1930 hat die *Canadian Pacific* in Hotels, Golfspielflächen, Paketbooten und Luxuszügen ungefähr 70 Millionen Dollar jährlich angelegt. Für Rationalisierungsmassnahmen wurden 72,5 Millionen aufgewendet.

Auf dem Gebiete der Luxus-Investitionen ist die *Canadian National* nicht zurückgeblieben. Die beiden Gesellschaften besitzen 32 Hotels. Diejenigen der *Canadian National* bilden einen wesentlichen Bestandteil der Verwaltung; die Hotelbetriebe der *Canadian Pacific* sind Tochtergesellschaften. (In unserm Artikel über die Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen haben wir auf die Gefahren solcher Unternehmen hingewiesen). Der von der *Canadian Pacific* zwischen Vancouver, Victoria und Seattle eingerichtete Schiffsverkehr hat sich bewährt. Nun eröffnete auch die *Canadian National* 1928 eine Schifffahrtlinie zwischen den selben Hä-

fen; ihr Defizit belief sich aber 1930 auf nicht weniger als 673 218 Dollar, sodass dieser Dienst eingestellt werden musste. Schon diese wenigen Beispiele zeigen, zu welcher Verschwendung der in den Jahren guten Geschäftsganges entstandene Optimismus geführt hat.

Es ist klar, dass zur Deckung der Ausgaben auf der einen Seite auf der andern umsomehr gespart werden musste, um konkurrenzfähig zu bleiben. Durch die technischen Fortschritte, die Normalisierung des Materials und stets schärfere Rationalisierungsmassnahmen konnten aber noch gewisse Ersparnisse erzielt werden. So wurde von 1919 bis 1931 das Leistungsvermögen der Güterzüge um 11,3% erhöht, der Kohlenverbrauch dagegen ging um 11,3% zurück. Während das Brennmaterial 1923 bei der *Canadian National* 13,2% und bei der *Canadian Pacific* 12,09% der Ausgaben ausmachte, kamen hierfür 1931 nur 8,55 bzw. 8,69% in Betracht. Auf eine Tonne im Güterverkehr entfiel im Jahre 1913 eine Durchschnittsstrecke von 200 Meilen, heute eine solche von 351 Meilen, d. i. eine Steigerung von 75%. Von 1913 bis 1928 stieg der Güterverkehr von 23.032.971.000 Tonnenmeilen auf 46.363.700.000 Tonnenmeilen.

Das Leistungsvermögen der Züge und damit deren Rentabilität hat im gleichen Tempo zugenommen. Nun sollte man glauben dürfen, dass auch das Personal in den Genuss dieser Verbesserungen (auf Einzelheiten können wir hier nicht eingehen) gekommen, dass seine Aufgabe eine leichtere geworden wäre. Aber weit gefehlt! Diese bedeutenden technischen Fortschritte waren für die Gesellschaften nur eine Waffe, um sich neben der schweren Wirtschaftskrise und der Autokonkurrenz gegenseitig noch mehr Konkurrenz zu machen, sodass sie fortwährend zu Sparmassnahmen greifen mussten. Die Einsparungen der Eisenbahnunternehmen bilden, wie sich die Verwaltungen selber auszudrücken pflegen, „eine Einschränkung der Betriebskosten, die durch Ersparnisse auf „Personal“-Konto erzielt werden. Die Luxuszüge, Golfplätze, Hotels und unnötigen Zugmeilen wurden natürlich „notwendig“ durch die Konkurrenz, den Kampf um die Vorherrschaft einer Bahngesellschaft über die andere.

Ogleich von 1913 bis 1928 die Streckenlänge um 40% und der Verkehr um 100% zugenommen hat, ist die Zahl der Bediensteten im Laufe der gleichen Periode fast gleich geblieben (178 651: 176 043), was bedeutet, dass die Arbeit und Verantwortung des einzelnen Bediensteten in beträchtlichem Masse, ohne Entschädigung dafür, — wie wir im nachstehenden sehen werden, sogar im Gegenteil —, gesteigert wurde. Man hat errechnet, dass die Eisenbahner Kanadas pro Meile 12 000 Tonnen mehr handhaben als diejenigen der Vereinigten Staaten.

Trotzdem wurden ihre Löhne um 12,5% reduziert; dieser Abbau wurde zwischen 1927 und 1930 bis auf etwa 6% wieder gut gemacht. Im April 1932 kam es aber zu einer neuen allgemeinen Lohnherabsetzung

von 10%. Von 1928 bis 1930 wurde der Personalbestand beträchtlich eingeschränkt, u. z. von 176 043 auf 133 073 Köpfe. Im Laufe des Jahres 1932 trat ein weiterer Rückgang ein. Verglichen mit 1929 wurde das Personal um 31% abgebaut. Ueberdies wurde in den Werkstätten Kurzarbeit eingeführt. (Durch Erhöhung des Schleppvermögens der Züge und der Zugkraft der Lokomotiven konnte man mit weniger Fahrzeugen auskommen). Im jetzigen Augenblick sind ungefähr 60 000 Eisenbahner erwerbslos, Tausende arbeiten infolge der durch die geographischen Verhältnisse in Kanada und den Vereinigten Staaten hervorgerufenen Saison-Erwerbslosigkeit nur 3 und 4 Monate im Jahr. Zu einer Verschlimmerung der Erwerbslosigkeit hat auch noch die Aufhebung zahlreicher Bahnhöfe, Haltestellen und Büros beigetragen.

Infolge dieser verschiedenen Umstände ist 1931, im Vergleich zu 1930, ein Rückgang der Gesamtausgaben an Gehältern von 14,9% zu verzeichnen. Der für 1932 ermittelte Gesamtaufwand an Gehältern ist gegenüber 1929 um 39% geringer.

Angesichts der schweren Folgen der Krise, des gegenseitigen Wettbewerbs unter den beiden Gesellschaften und des sich stark ausbreitenden Kraftverkehrs hat die Kanadische Regierung, wie bereits im ersten Teil dieses Artikels erwähnt, eine Königliche Verkehrs-Kommission eingesetzt, der die Aufgabe zugewiesen wurde, die Verhältnisse zu studieren und dem Parlamente geeignete Vorschläge zu unterbreiten. Nach dem vor kurzem erschienenen Gutachten dieser Kommission wird von einer Verschmelzung der beiden Eisenbahngesellschaften abgeraten und eine Zusammenarbeit der Unternehmen empfohlen, wobei die überflüssigen parallelen Verkehrsdienste aufgehoben werden sollen. Die Kommission empfiehlt ferner, die *Canadian National* von jeglichem politischen Einflusse freizumachen, die ganze Staatsbahnverwaltung zu reorganisieren und sie in die Hände dreier Kommissare zu überführen, die eigentlich an die Stelle des jetzigen Aufsichtsrates treten sollen. In einem weiteren Artikel werden wir auf die Vorschläge der genannten Königlichen Kommission näher eingehen und ihnen die Gegenvorschläge der Eisenbahner gegenüberstellen, die mit Recht befürchten, dass die gewollte Zusammenarbeit der Bahngesellschaften und die neuen Sparmassnahmen eine weitere Schrumpfung des Personalbestandes im Gefolge haben werden.

Wenn schon für die Regierung die Situation so schwierig scheint, wie schwer ist sie dann tatsächlich für die Eisenbahner! Das Eisenbahnpersonal macht geltend, dass die Kraftverkehrsdienste blindlings aus dem Boden herausgeschossen sind, ohne auch nur im geringsten den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen. Die Tarife werden nicht kontrolliert; in einigen Provinzen sind die Kraftverkehrsgesellschaften nicht einmal verpflichtet, für Personen oder Gütern zugefügte Schäden aufzukommen. Es bestehen keinerlei Vorschriften über das Mitführen eines Beamten auf Lastwagen, die Arbeitszeit u.

vgl. Die Eisenbahnen dagegen unterliegen der Transportpflicht. Die Tarifhoheit liegt in Händen eines *Board of Railway Commissioners* genannten Ausschusses, einer Art föderativer Oberster Eisenbahn-Rat. Auf eigene Kosten müssen die Eisenbahnen die bahnebenen Uebergänge abschaffen (in einer unserer nächsten Veröffentlichungen kommen wir darauf noch zu sprechen), um die Verkehrssicherheit für die konkurrierenden Strassenverkehrsunternehmen zu erhöhen. Die Eisenbahnen haben selber für die Unterhaltung ihrer Strecken zu sorgen, während die Automobile nur zu einem geringen Teil zur Strassenunterhaltung beitragen. Für alle Verkehrsmittel muss der Grundsatz der Gleichberechtigung gelten — so sagen die Eisenbahner. Es gibt gar keinen Grund dafür, weshalb die Eisenbahnen stets wieder benachteiligt werden sollen.

Wie man hieraus ersieht, steht es mit dieser Angelegenheit in Kanada ungefähr wie in den übrigen Ländern. Vielleicht treten die Gegensätze wegen der besonderen Bedeutung, welche die Eisenbahnen dieses Landes erlangt haben, mehr hervor als sonstwo. Es scheint uns daher interessant, zum Schlusse noch auf eine Massnahme aufmerksam zu machen, welche die kanadischen Eisenbahner, durch die Verschärfung der Autokonkurrenz dazu veranlasst, in Vorschlag gebracht haben.

Diese Massnahme könnte man als Kampfmassnahme bezeichnen, denn sie stützt sich auf den Grundsatz: „Hilf Dir selbst“. Es handelt sich nämlich um die Schaffung einer Vereinigung mit dem Namen: „Versendet durch die Bahn“ (Ship by Rail). Hierbei ist zu bedenken, dass diejenigen, welche in Britisch-Nordamerika den Eisenbahnerberuf ergriffen haben, etwa 200 000 Köpfe (8 bis 900 000 Personen sind es mit denjenigen, die von den Eisenbahnern abhängen, d. i. etwas weniger als ein Zehntel der Gesamtbevölkerung), eine ganz bedeutende Kaufkraft darstellen; diese Vereinigung nun soll durch ihre Mitglieder, die Eisenbahner und deren Familien, d. h. durch Kunden oder Käufer, an jeden Kaufmann oder Gewerbetreibenden herantreten, um ihn zum Abschlusse einer schriftlichen Vereinbarung zu bewegen, auf Grund deren er sich verpflichtet, Waren möglichst durch die Bahn zu versenden oder selber von seinen Lieferanten zu verlangen, die für ihn bestimmten Sendungen bei der Bahn aufzugeben. Diese Vereinigung hat bereits ausgezeichnete Resultate erzielt. Die Kaufleute und Fabrikanten, die sich um die Kaufkraft der Eisenbahner noch nie besonders bekümmert haben, ändern schnell ihre Haltung und wenden sich wieder der Eisenbahn zu. Schliesslich verlangen die Eisenbahner noch, dass zur Erreichung der vorgeschlagenen Zusammenarbeit in der Weise eine Abgrenzung stattzufinden hat, indem bestimmt wird, welche Güter von der Bahn und welche vom Strassenverkehr zu transportieren sind, und ferner, auf welchen Strecken der Verkehr den Bahnen und auf welchen Strassen er den Kraftverkehrsunternehmen zugeteilt werden soll. (Fortsetzung folgt).

Dienstunfähigkeit des Lokomotivpersonals und deren Folgen

OESTERREICH.

Die Lage des Lokomotivpersonals bei den österreichischen Bundesbahnen.

Infolge der schweren Wirtschaftskrise macht die Elektrifizierung bei den österreichischen Bundesbahnen nur langsam Fortschritte. Am 31. Dezember 1931 betrug auf den Strecken mit Dampfförderung die Anzahl Zug-km 35 668 264, auf den elektrifizierten Strecken 9 490 876 (etwa 20%).

Nachstehend geben wir eine Aufstellung über die Anzahl Lokomotiven und Triebwagen:

Jahr	1.1.29	1.1.30	1.1.31	1.1.32
Dampflokomotiven	2 478	2 317	2 217	2 240
Elektrolokomotiven	154	191	197	210
Triebwagen	34	38	41	41

Der empfindliche Personalabbau in den letzten Jahren ist einerseits auf die Ausdehnung der Elektrifizierung zurückzuführen, die, wie in der Schweiz, eine Verkürzung der Fahrzeiten und eine grössere Belastung der Züge ermöglicht, andererseits aber auch auf den starken Verkehrsrückgang infolge der schlechten wirtschaftlichen Lage Oesterreichs.

Der Rückgang ist aus folgenden Zahlen ersichtlich:

	1.1.29	1.1.30	1.1.31	1.1.32	1.1.33
Zahl der Lokführer und Heizer	7 200	7 055	6 980	6 840	5 600

In Oesterreich gibt es 19 Besoldungsgruppen. Für Benzintriebwagenführer kommen die Gruppen 7 bis 10 in Betracht, während die Führer von Dampf- und Elektrolokomotiven, sowie von Elektrotriebwagen in Gruppe 8 beginnen und bis in Gruppe 12 aufsteigen. In jeder Gruppe gibt es 17 Gehaltsstufen.

Löhne in den Gruppen 7 bis 12:

Gruppe	Stufe	
	1	17
	in Schilling, pro Jahr	
7	1692	3180
8	1746	3300
9	1800	3450
10	1872	3636
11	1944	3930
12	2040	4170

Bei Errechnung der Wohnungszulagen werden 3 Klassen zugrunde gelegt. Die Zulage beträgt nach der I. Klasse 24% des Lohnes, nach der II. Klasse 22% und nach der III. Klasse 20%.

Zurzeit werden rund 15% des Lokomotivpersonals in andern Dienstabteilungen, meist in den Heizhäusern, verwendet.

Frage 1: Was geschieht mit einem Lokomotivführer, einem Lokomotivanwärter oder mit einem Heizer, der als im Streckendienst untauglich befunden wird?

Für den Lokomotivdienst kommt nur Strecken- und Rangierpersonal in Betracht. Das Gehalt der Rangierlokomotivführer und Streckenlokomotivführer ist gleich. Die Nebenbezüge sind jedoch im Rangierdienst im allgemeinen um etwa 1/3 niedriger als im Streckendienst.

Selten wird das im Fahrdienst untauglich gewordene Personal in den Arbeiterdienst versetzt; meist erfolgt Pensionierung.

Lokomotivpersonal, das für den Fahrdienst untauglich wird, wird nach Möglich-

keit zu anderen Zugförderungsarbeiten verwendet. Für Lokführer und Lokführeranwärter kommt Maschinenmeisterdienst, für Heizer, Oberheizer, Anbrenner- oder Pumpenwärterdienst in Betracht.

Lokführer und Schlosserheizer werden nicht im Arbeiterdienst verwendet. Dagegen ist es in Zeiten schwachen Verkehrs möglich, dass Berufsheizer, die beim Fahrdienst nicht beschäftigt werden können, im Heizhaushilfsdienste zu Arbeiterdienst vorübergehend herangezogen werden.

Frage 2: Unter welchen Bedingungen werden diese Gruppen pensioniert?

Können die betreffenden Bediensteten in den vorgenannten Posten nicht untergebracht werden — bei den beständigen Betriebseinschränkungen kommt dies immer häufiger vor —, so werden sie auf Grund der allgemeinen Pensionsbestimmungen pensioniert. Für die ersten 10 anrechenbaren Dienstjahre beträgt die Pension 50%, für jedes weitere, ständig im Lokomotivfahrdienst zurückgelegte Dienstjahr bis einschliesslich des 24. pro Jahr 3,6%, vom 25. bis einschliesslich des 34. Dienstjahres je 2,2% und für das 35. Dienstjahr 2,6% der Bemessungsgrundlage.

Das Höchstausmass der Pension der Lokführer und Heizer, welche 35 anrechenbare Dienstjahre ständig im Lokomotivfahrdienst zurückgelegt haben, beträgt 125% der Pensionsbemessungsgrundlage.

Die Pensionsbemessungsgrundlage beträgt 90% des letzten Gehaltes und Ortszuschlages und der für die Bediensteten des Lokfahr-, Zugbegleitungs- und Vershubdienstes besonders festgesetzten anrechenbaren Zulagen.

Die österreichischen Bundesbahnen setzen keine Mindestaltersgrenze zur Pensionierung fest. Jeder Bedienstete hat aber das Recht, nach zurückgelegtem 65. Lebensjahr in den dauernden Ruhestand versetzt zu werden. Die Verwaltung hat ihrerseits das Recht, jeden Bediensteten nach Erreichung dieses Lebensalters von Amtes wegen zu pensionieren. Ferner kann jeder Bedienstete seine Pensionierung verlangen, bzw. von Amtes wegen pensioniert werden, sobald er Anspruch auf die volle Pension (100% der Bemessungsgrundlage) hat.

Ein infolge Krankheit dauernd dienstunfähig gewordener Bediensteter bekommt eine Mindestpension von 50% wenn er eine anrechenbare Dienstzeit von mindestens 5 Jahren aufzuweisen hat. Bei einem Unfälle wird auch bei kürzerer Dienstzeit dieser Pensionssatz gewährt.

Frage 3: Geht, wenn Versetzung in eine andere Dienststelle angeboten wird, dies, ausser mit dem Verlust der Prämien-gelder auch mit einer Lohnkürzung gepaart? Wenn ja, wieviel beträgt die Lohnneinbusse in der Regel?

Wenn ein Lokomotivbeamter in eine niedrigere Gruppe versetzt wird, so verliert er die mit dem Fahrdienste verbundenen Prämien-gelder. Er erhält sein bisheriges Gehalt weiter, die Aufbesserungen richten sich aber nach den Bestimmungen in der neuen Gruppe.

Die spanischen Eisenbahner und die Republik

Mit der Ausrufung der Republik in Spanien wurde für die Arbeiterschaft des Landes und damit auch für die Eisenbahner ein bedeutend grösseres Feld zu gemeinsamer Aktivität geschaffen. Die versuchsweisen Ergebnisse einer kaum zweijährigen republikanischen Politik beweisen dies zur Genüge und gestatten uns, vertrauensvoll in die Zukunft zu blicken, trotz aller Schwierigkeiten infolge der Weltwirtschaftskrise, von der sämtliche Länder, ohne jede Ausnahme, betroffen wurden, die aber in dem unsrigen noch verschärft wurde durch eine Reihe von Katastrophen, in welche die Monarchie unser Land gestürzt hat, noch mehr aber durch eine siebenjährige Diktatur, die durch alle Arten von Ausschweifungen auf dem Gebiete der Staatsverwaltung gekennzeichnet war.

Die Sozialgesetzgebung des letzten Regimes mit allen ihr anhaftenden Mängeln konnte von einem Unternehmertum, das viel gemein hatte mit der primitiven politischen Hochnäsigkeit, unter der wir stark litten, mit Leichtigkeit zu Boden getreten werden. Im Lichte dieser Zustände ist es leicht, die Schwierigkeiten auszumalen, mit welchen die organisierten Eisenbahner bei jeder Aktion zu kämpfen hatten, besonders wenn man sich vergegenwärtigt, dass sie, unter dem Vorwand, sie seien in einem lebenswichtigen öffentlichen Betriebe beschäftigt, von der gewöhnlichen Sozialgesetzgebung einfach ausgeschaltet und besonders, viel reaktionärerem Gesetzen und Erlässen unterstellt wurden, welche die Eisenbahngesellschaften in manchen Fällen sogar selber diktiert hatten, sodass dem Minister für Öffentliche Arbeiten die wenig ruhmvolle Aufgabe zuteil wurde, den ihm vorgelegten Entwurf nur zu unterzeichnen, um ihm Gesetzeskraft zu geben.

Unter der bourbonischen Monarchie, die nun glücklicherweise der Vergangenheit angehört, hatten wir daher nicht die geringste Möglichkeit, die Probleme, auf deren Lösung wir alle unsere Hoffnungen setzten, erfolgreich in Angriff zu nehmen.

In den 20 Monaten republikanischer Regierung ist in mancherlei Beziehung eine wesentliche Aenderung in der spanischen Politik eingetreten, so auf den Gebieten des Erziehungswesens, der öffentlichen Arbeiten, der Agrarreform und der Sozialgesetzgebung. Es sind nicht mehr die Grossgrundbesitzer oder die Eisenbahngesellschaften, welche den Staatsministern Befehle erteilen; jetzt sind es die Regierung und das Parlament, die, ganz unabhängig von jedem privaten Interesse, das Schicksal Spaniens lenken. Sie regieren aber mit ehrlichen Mitteln, weil, obgleich ihnen angesichts der ihnen gestellten gewaltigen Aufgabe manchmal auch geringe Fehler unterlaufen mögen, sie sich vom Interesse des Volkes leiten lassen und vom edeln Geiste der Erneuerung und des Fortschrittes vorwärtsgetrieben werden.

Diese Tendenzen der Republik haben es sogar in einer so kurzen Zeitspanne ermöglicht, einige unserer Ziele zu erreichen. Man wird sich unsere Freude gut vorstellen können, als es uns gelang, eine seit vielen

Jahren aufgestellte Forderung zu verwirklichen, nämlich die Wiedereinstellung von 7 000 unserer Kameraden mitsamt ihren erworbenen Rechten in den Eisenbahndienst. Diese Kameraden — unter ihnen befanden sich auch diejenigen, die vor über 30 Jahren unsere Eisenbahnerbewegung ins Leben gerufen hatten — wurden von den Eisenbahngesellschaften wegen Beteiligung an Streiks entlassen. Diejenigen, welche dies wünschten, sind wieder in den Dienst der Gesellschaften getreten, die übrigen wurden pensioniert, wobei sämtliche Jahre, die seit ihrer Entlassung verstrichen sind, bei der Pensionsbemessung als Dienstjahre angerechnet wurden. Dies ist ein Sieg von unschätzbarem Werte, denn er hat zu bedeuten, dass alle diese Tausende unserer Kameraden, von denen inzwischen viele alte Männer geworden sind, ihren Lebensabend ohne Armut und Not beschliessen können.

Zu diesem Siege kommt noch ein zweiter, für den wir ebenfalls seit 20 Jahren kämpfen. Nach den ersten schweren Kämpfen, die zwischen den Eisenbahnern und den Gesellschaften ausgefochten werden mussten, hat die Regierung 2 000 Soldaten dauernd in den Dienst der Bahnen gestellt. Abgesehen von der Schädigung der Interessen der zivilen Bediensteten — sie konnten, im Gegensatz zu den Militärbediensteten, die schon nach wenigen Monaten befördert wurden, erst nach sechs oder noch mehr Jahren in eine höhere Stelle aufrücken — bildeten diese Soldaten auch ein Korps, das hauptsächlich zum Zwecke des Streikbruches herangebildet wurde. Heute sind sie aber alle aus den Eisenbahnbetrieben verschwunden; manche wurden pensioniert, andere dem Heere einverleibt.

Wie in vielen andern Ländern so gehörte auch, soweit die Eisenbahner in Betracht kamen, der Achtstundentag in Spanien ins Reich der Fabel. Seit Einsetzung der spanischen Republik ist mit dem alten verkehrten System, wonach Dienstbereitschaft am Arbeitsplatze, — also wenn keine eigentliche Arbeit verrichtet wird —, nur teilweise oder überhaupt nicht als Arbeitszeit gilt, aufgeräumt worden. Heute haben alle Eisenbahner den Achtstundentag, und sogar in den kleinen Bahnhöfen wird die volle Zeit, während welcher ein Bediensteter der Gesellschaft zur Verfügung steht, als Arbeitszeit angerechnet.

Nach dem neuen Gesetze, das wir dem Arbeitsminister zu verdanken haben, erwerben sämtliche Eisenbahnbediensteten, die ununterbrochen ein Jahr im Dienste waren und dann automatisch als fest angestellt gelten, Anspruch auf einen jährlichen bezahlten Urlaub.

Die Eisenbahner stehen also heute tatsächlich im Genusse der allgemeinen Gesetzgebung der Republik, die auch formell Anwendung auf sie findet. Wie die Arbeiter in andern Industrie- und Gewerbebezügen haben die Eisenbahner jetzt ihre paritätischen Räte mit allen nötigen Befugnissen, um über die Lebens- und Arbeitsbedingungen angehende Fragen zu verhandeln, nicht wie andere, uns von der Dik-

tatur vermachte Körperschaften, die unter den Willkürgesetzen jener Zeit kein Recht hatten, in das Disziplinarverfahren innerhalb des Dienstes betreffenden Fällen einzugreifen, mit der Folge, dass die Gesellschaften freie Hand hatten, alle möglichen Strafen, einschliesslich der Entlassung, nach ihrem Gutdünken aufzuerlegen.

Trotz der schweren Wirtschaftskrise, die wir eingangs dieses Artikels erwähnten, ist es uns gelungen, für über 100 000 Eisenbahner eine geringe Lohnaufbesserung zu erzielen. Der Gesamtbetrag dieser Erhöhung beläuft sich auf mehr als 30 Millionen Peseten jährlich.

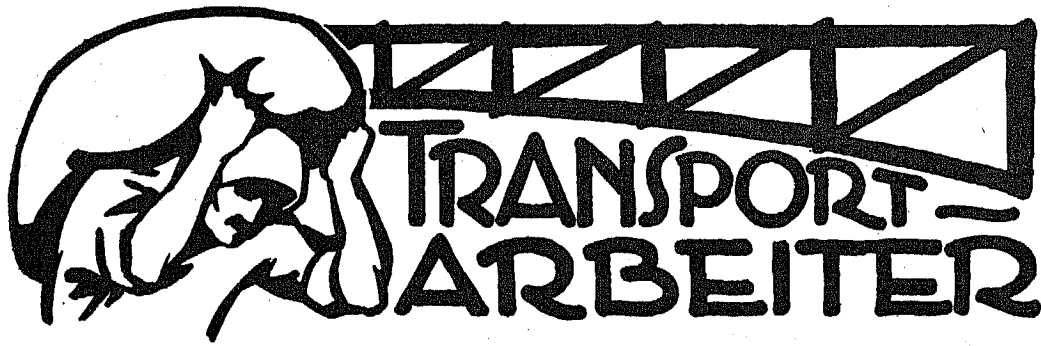
Durch all diese Massnahmen wurde natürlich die Zahl der Probleme, welche das *Sindicato Nacional Ferroviario* (Landesverband der Eisenbahner) zu lösen hat, ganz bedeutend verringert, und unser Verband hat nun seine ganze Aufmerksamkeit den Kollektivverträgen zugewendet, in denen nach einem vom Parlamente der Republik erlassenen Gesetze sämtliche von den Gesellschaften und deren Bediensteten gegenseitig anerkannten Rechte und Pflichten niedergelegt sein müssen. Bisher gab es keine von beiden Teilen geschlossene Vereinbarungen oder Verträge; den Gesellschaften war es freigestellt, die Anstellungsbedingungen ganz nach ihrem Belieben festzusetzen, aufzuheben oder abzuändern und den Bediensteten war es „freigestellt“, sie zu akzeptieren oder aus dem Dienste auszuscheiden.

Wir glauben, dass diese Vereinbarungen noch im Laufe dieses Jahres von den Parteien unterzeichnet werden, gehört doch diese Angelegenheit und die Verstaatlichung der Eisenbahnen zu den wichtigsten Angelegenheiten, womit sich der spanische Eisenbahnerverband im gegenwärtigen Augenblick zu beschäftigen hat.

In gewissen, vor kurzem vom Minister für Öffentliche Arbeiten getroffenen Vorsorgemassnahmen finden wir eine, wenn auch gemässigte Tendenz in der Richtung der Verstaatlichung vor. Diese Massnahmen werden Schwierigkeiten verhindern, wenn wir mehr direkt vor dieses Problem gestellt werden, dem eine so grosse Bedeutung zukommt, dass ihm der Landesverband der Eisenbahner seine Hauptaufmerksamkeit schenkt.

Durch die Republik sind wir daher in die glückliche Lage versetzt, vertrauensvoll der Zukunft entgegenzugehen, in der Ueberzeugung, dass unser Weg nicht mehr so dornig sein wird wie in der Vergangenheit, ohne uns aber der Illusion hinzugeben, dass für uns alle Hindernisse aus der Welt geschafft seien. Wir glauben, im obigen die heutigen politischen und sozialen Verhältnisse in Spanien wahrheitsgetreu geschildert zu haben, ohne in den Irrtum zu verfallen, die Enttäuschung zu teilen, die sich gewisser kleiner, jeglicher politischer Vernunft baren Gruppen bemächtigt hat, die vermeinen, hintergangen worden zu sein, und die von der äussersten Rechten sowohl als von der äussersten Linken — die beide letzten Endes gleich reaktionär sind — allen möglichen Druck ausüben.

Eleuterio del Barrio.
Madrid, Januar 1933.



TRANSPORT- ARBEITER

Wie feiern die Transportarbeiter den 1. Mai?

II.

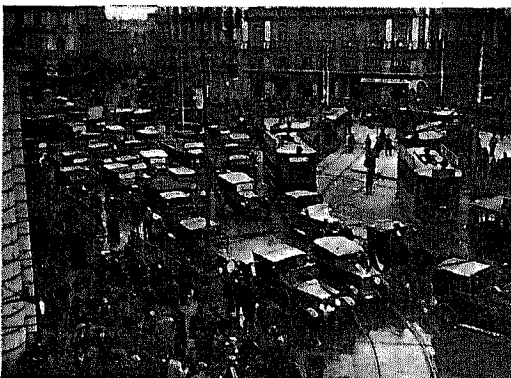
Spanien.

Unter der Militärdiktatur Primo de Rivas waren alle Maifeiern verboten. Mit dem Sturz der Diktatur und der Errichtung der Republik im Jahre 1931 wurde der 1. Mai zum gesetzlichen Feiertag erklärt. Die Durchführung der vollen Arbeitsruhe wird gewissenhaft beachtet. Ausnahmen von der Arbeitsruhe sind nur mit Zustimmung der Organisationen zulässig. Kranken Transporte und Fahrzeuge für Aerzte in dringenden Fällen sind gestattet. Daneben werden nur die Versorgungsbetriebe — Wasser, Elektrizität — in Betrieb gehalten.

Die Transportarbeiter und besonders die Kraftfahrer verlassen ihre Arbeit vom ersten Mai morgens 6 Uhr bis zum zweiten Mai morgens 6 Uhr. Es war ursprünglich üblich, den Kraftfahrern an diesem Tage das Auto für ihre Familie zu geben. Da hiermit Missbrauch getrieben wurde, haben die Organisationen selbst diese Vergünstigung wieder aufgehoben.

Bei den Eisenbahnen wird nur der Fahrdienst durchgeführt. Die Strassenbahner, die bis zur Ausrufung der Republik restlos arbeiten mussten, feiern jetzt vollständig, wie die Bilder zeigen. Diese Gegenüberstellung des verkehrslosen Platzes gegenüber dem alltäglichen Verkehrsgetriebe zeigt besser als alle Worte die Feierlichkeit des ersten Mai.

Wer früher am ersten Mai arbeiten musste, konnte freiwillig seinen Lohn ganz oder teilweise an die Zeitung „El Socialista“ abführen. Anstelle dieser Massnahme führt man jetzt am ersten Mai eine Sammlung durch, die sehr gute Resultate bringt. Da der erste Mai neben der allgemeinen Erklärung zum gesetzlichen Feiertag auch in den Kollektivverträgen verankert ist, respektieren die Arbeitgeber den Feiertag voll und ganz.



DER SELBE PLATZ (LA PUERTA DEL SOL) IN MADRID
AM GEWÖHNLICHEN ARBEITSTAG

Schweiz.

Da die schweizerische Eidgenossenschaft aus mehreren Kantonen besteht, ist die Regelung des Maitages verschieden. Als gesetzlicher Feiertag gilt der 1. Mai nur im Kanton Basel. Jedoch ist dies der Gegenstand fortwährender Angriffe der Bürgerlichen.

Der Strassenbahnverkehr wird im allgemeinen voll aufrechterhalten. Nur in Bern und Zürich wird der Verkehr einige Stunden eingestellt. In den Werkstätten jedoch ruht die Arbeit.

Bei den schweizerischen Bundesbahnen wird der Verkehr voll und ganz durchgeführt. Nur in den Hauptwerkstätten wird durch Arbeitsruhe gefeiert. Ein Ausschmücken von Gebäuden oder Wagen wird nicht geduldet. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat ihrem Personal sogar das Tragen von Maifestabzeichen im Dienst verboten, weil die Reisenden daran Anstoss nehmen könnten. Diese Bestimmung wird jedoch vom Personal nicht beachtet und hat dies Verhalten bis jetzt keine Massregelungen zur Folge gehabt.

Ganz allgemein gesprochen sehen die Behörden die Maifeiern nicht gern. Von seiten der Arbeitgeber werden keine besonderen Schwierigkeiten gemacht. Einen Beschluss, wonach die am 1. Mai Arbeitenden ihren Lohn, oder einen Teil des Lohnes an die Partei oder Gewerkschaften abführen müssen, kennt man nicht.

Frankreich.

In Frankreich ist der 1. Mai noch kein gesetzlicher Feiertag. Die Veranstaltung der Feiern obliegt in erster Linie den Lokalorganisationen. Meistens halten die einzelnen Branchen vormittags eine Festversammlung ab.

Die Arbeit ruht nicht allgemein, nur die



AM 1. MAI

Hafenarbeiter feiern durch vollständige Arbeitsruhe.

Der Eisenbahnverkehr wird voll aufrechterhalten. Die Eisenbahner haben wiederholt Vorstösse unternommen, um den 1. Mai auch durch Arbeitsruhe zu feiern. So wurde im Jahre 1919 durch ein Manifest die Eisenbahnerorganisation aufgefordert, die Arbeit einige Minuten anzuhalten. Im Jahre 1920 wurde am 1. Mai gestreikt. Aber leider war diesen Aktionen kein Erfolg beschieden. Gegenwärtig werden die Eisenbahner alljährlich durch einen Aufruf, der von der Eisenbahnerorganisation verbreitet wird, aufgefordert, sich an den örtlichen Veranstaltungen zu beteiligen.

Die ganz oder teilweise Abführung des Taglohnes vom ersten Mai an Partei oder Gewerkschaften ist nicht bekannt.

Belgien.

Auch in Belgien ist der 1. Mai noch nicht zum gesetzlichen Feiertag erklärt. Er wird hier, wie auch in anderen Ländern, durch Versammlungen und Festveranstaltungen gefeiert. In der Gewerkschafts- und Parteipresse werden vorher Aufrufe veröffentlicht, die zu reger Beteiligung an den Veranstaltungen auffordern.

Der Eisenbahnverkehr wird voll aufrechterhalten. Das Werkstätten-, Remisen- und Bahnunterhaltungspersonal feiert fast vollständig. Ungefähr 25 000 Beschäftigte feiern. Die Beschäftigten, die nicht feiern können, bekränzen und beflaggen die Lokomotiven und Gebäude, wogegen die Eisenbahndirektionen keine Einwände machen. Einige Sektionen prämiieren sogar die besten Dekorationen.

Bei den Strassenbahnen sind die Verhältnisse sehr unterschiedlich. In Antwerpen fahren die Strassenbahnen, aber sie beteiligen sich an den Manifestationen durch kleine Fähnchen in den Farben der Gewerkschaften — grün-weiss —, die am Stromabnehmer befestigt werden. Ausserdem halten sie von 12 Uhr bis 12 Uhr-Fünf vollständig still. Das technische und Büropersonal feiert vollständig.

In Vervier ruht der Strassenbahnverkehr vollständig. In Gent feiert das technische Personal. In Brüssel wird auf Verlangen Urlaub gewährt.

Nirgends haben die Direktionen gegen die Ausschmückung der Wagen etwas einzuwenden gehabt. Besondere Schwierigkeiten in der Maipropaganda waren bisher nicht zu verzeichnen.

Wer am ersten Mai arbeitet, führt freiwillig seinen Lohn an den sogenannten Mai-Fonds ab, der von der Partei gemeinsam mit der Gewerkschaftskommission gebildet worden ist. Diese Mittel dienen zur Durchführung diverser Arbeiten und für die Bildungspropaganda.

Holland.

Die Maifeiern in Holland werden von den Gewerkschaften gemeinsam mit der Partei organisiert. Da der 1. Mai nicht als gesetzlicher Feiertag anerkannt ist, halten sich der Feiern bisher in bescheidenen Grenzen. Die Gewerkschaften machen in jedem Jahre schon vor dem 1. Mai eine grössere Propaganda in ihrer Presse und in

Zirkularen, worin sie auffordern, zur Feier des 1. Mai soviel als möglich frei zu nehmen. Wenn diese Propaganda auch von Jahr zu Jahr mehr Erfolg hat, so reicht die Beteiligung doch nicht aus, um unter dem Druck einer grösseren Belegschaft ganze Betriebe still zu legen. Von einer Arbeitsruhe kann unter diesen Umständen nicht die Rede sein.

Soweit in einzelnen Orten grössere Massen bereits den Gedanken des ersten Mai erfasst haben, veranstaltet man Festversammlungen. Die Gebäude der Arbeiterbewegung bleiben an diesem Tage geschlossen und werden beflaggt.

Besondere Schwierigkeiten von seiten der Arbeitgeber sind nicht zu verzeichnen mit der Ausnahme, dass sie wenig geneigt sind, den bei ihnen Beschäftigten an diesem Tage frei zu geben.

Bei den Strassenbahnen ist voller Arbeitsbetrieb. Wer am 1. Mai frei nehmen will, muss dies bei der Direktion einreichen. Die Direktion entscheidet in solchen Fällen genau wie beim Urlaubsgesuch aus Privatgründen unter Voranstellung der „Dienstbelange“.

Das Abführen von Lohn an Organisationen der Arbeiterbewegung ist bisher nicht üblich gewesen.

Deutschland.

Obwohl die deutsche Arbeiterschaft auf vielen Gebieten grosse Erfolge errungen hat, ist der erste Mai bisher als gesetzlicher Feiertag nicht anerkannt. Von einer völligen Arbeitsruhe an diesem Tage kann nicht berichtet werden. Die Teilnahme an der Feier und das Ausmass der Betriebsstillungen steht in engstem Zusammenhang mit der gewerkschaftlichen Stärke in den Betrieben. Bereits vor dem ersten Mai werden in den Betrieben Listen ausgelegt, worin sich die einzeichnen, die an diesem Tage frei haben wollen. Ist die Beteiligung überwiegend, wird der gesamte Betrieb geschlossen. Irgendwelche Massregelungen aus der Beteiligung an Maifeiern dürfen von den Arbeitgebern nicht vorgenommen werden.

Der Strassenbahnverkehr wird voll aufrecht erhalten. Das Werkstätten-Personal beteiligt sich jedoch in den meisten Fällen restlos an der Feier, ebenso wie die dienstfreien Kollegen aus dem Fahrdienst in Uniform an den Demonstrationen teilnehmen. Bei der Eisenbahn wird es ähnlich gehandhabt.

Die Transportarbeiter und Kraftfahrer feiern ebenfalls, soweit in ihren Betrieben volle Arbeitsruhe herrscht. In anderen Fällen müssen sie Urlaub nehmen.

In Zeiten besonderer politischen Unruhen ist es auch schon der Fall gewesen, dass die Demonstrationen von der Regierung verboten wurden. In solchen Fällen finden die Feiern in Form von sogenannten „geschlossenen Veranstaltungen“ statt.

Ein Lohnabführen von denen, die an diesem Tage arbeiten, ist nicht üblich. Dafür werden Maifestabzeichen zum Anstecken und besondere Maimarken zum Einkleben in die Mitgliedsbücher verkauft.

Canada.

In Canada wird die Maifeier nicht in sehr grossem Umfange gefeiert. Von der Regierung Kanadas und der Vereinigten Staaten ist der erste Montag im September als Tag der Arbeit erklärt worden. Die Arbeiterschaft schenkt diesem Tag mehr Aufmerksamkeit als dem ersten Mai. Soweit jedoch Arbeiter am ersten Mai feiern wollen, nehmen sie Urlaub. Besondere Schwierigkeiten von seiten der Arbeitgeber sind nicht zu berichten, ebensowenig wie Einzelheiten über die Haltung der Transportarbeiter mitgeteilt werden können.

Argentinien.

In Argentinien ist der erste Mai gesetzlicher Feiertag. Es herrscht völlige Arbeitsruhe. Nur das Verkehrspersonal und die sanitären Betriebe arbeiten. Durch ein Uebereinkommen ist jedoch festgelegt, dass in diesen Betrieben um 12 Uhr mittags fünf Minuten angehalten wird. Bei der Eisenbahn feiert das technische Personal vollständig. Schwierigkeiten von seiten der Arbeitgeber sind nicht vorhanden.

Japan.

Ueber die Maifeier in Japan beschränkt sich unser Bericht allein auf die Seeleute. Gesetzlich anerkannt ist der erste Mai nicht. Die Seeleute feiern ihn jedoch. Eine Reihe von Jahren haben die Seeleute separat

gefeiert, weil bei den Demonstrationen der an Land Beschäftigten wiederholt Ausschreitungen vorkamen, die der Polizei die Möglichkeit zum Eingreifen gaben. Da dieses aber nachgelassen hat, feiern wieder alle Arbeitergruppen gemeinsam.

Die Unternehmer machen keine Schwierigkeiten, dafür versuchen die Behörden und die Polizei, durch kleinliche Schikanen die Feiern zu beeinträchtigen.

Palästina.

Unsere Bruderorganisationen in Palästina versuchen, die Maifeiern so restlos als irgend möglich durchzuführen. Wer an diesem Tage arbeitet, muss besondere Erlaubnis der Branchenleitungen haben und einen Teil seines Lohnes zugunsten eines Streikfonds abführen. Die Arbeitgeber versuchen immer wieder durch verschiedene Schwierigkeiten, die Maifeiern zu erschweren. Nähere Einzelheiten können nicht mitgeteilt werden.

Dieser kurze informatorische Bericht erhebt keineswegs den Anspruch auf Vollständigkeit. Wir sind den angeschlossenen Organisationen im voraus dankbar, wenn sie nach der Lektüre dieses Aufsatzes das bei uns vorliegende Material durch weitere Berichte ergänzen würden. Wir behalten uns vor, diese Berichte soweit sie noch vor dem ersten Mai bei uns eingehen, als Nachtrag zu veröffentlichen.



Sollen die Kraftfahrer fordern?

Der I.T.F. Kongress 1932 in Prag fasste unter anderem den Beschluss, dass innerhalb einer 1½jährigen Frist eine Sitzung des Beirates der Kraftfahrersektion stattfinden soll. Die Sitzung soll sich mit der Frage beschäftigen, was zur Verwirklichung und Vervollständigung des Internationalen Programms der Kraftfahrer weiterhin getan werden kann.

Es erscheint wünschenswert, dass wir bei Zeiten dieser Frage näher treten. Aus diesem Grunde stellt das Sekretariat im folgenden einige Punkte zur Diskussion mit der Bitte, dass die angeschlossenen Kraftfahrerorganisationen ihrer Meinung über diese Fragen Ausdruck geben. Das so gesammelte Material kann dann ebenfalls dieser Beiratssitzung vorgelegt werden.

Sollen wir die periodische ärztliche Nachuntersuchung fordern?

In den meisten Ländern wird von denen, die ein Kraftfahrzeug führen wollen, verlangt, dass sie sich vor der Erlangung der Fahrerlaubnis einer ärztlichen Untersuchung unterziehen. Diese Massnahme verfolgt ohne Zweifel den Zweck, dass Menschen, die aus ihrer körperlichen Beschaffenheit heraus zum Führen eines Kraftfahrzeugs ungeeignet erscheinen, von vornherein ausgeschaltet werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist dieses nur zu begrüssen. Wenn jedoch die Fahrerlaubnis erteilt ist, ist zunächst für die Behörden die Angelegenheit erledigt. Der Inhaber des Fahrscheines nimmt am Strassenverkehr ungehindert teil, zum mindesten bis er einen ernstlichen Unfall verursacht. Auf der anderen Seite ist nicht zu bestreiten, dass im Laufe der Zeit in der körperlichen Beschaffenheit des Fahrscheininhabers Symptome auftreten können, die ihn zu einer Verkehrsfahrer werden lassen, ohne dass er sich selbst dieser Tatsache

bewusst wird oder dass die Allgemeinheit davor geschützt werden kann. So z. B. Verringerung der Sehschärfe, Nervenleiden etc. Aus diesen Beobachtungen heraus wird heute bereits, hauptsächlich in medizinischen Kreisen, lebhaft Propaganda für die gesetzliche Einführung der periodischen ärztlichen Nachuntersuchung gemacht.

Wie sollen sich die Berufskraftfahrer dazu stellen? Die Berufskraftfahrer haben von jeher alle Massnahmen, die der Hebung der Verkehrssicherheit dienen, nach besten Kräften unterstützt. Vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus ist gegen die Einführung der ärztlichen Nachuntersuchung nichts einzuwenden. Die konsequente Durchführung dieser Massnahme würde jedoch bedeuten, dass allen denen, die bei einer ärztlichen Nachuntersuchung als zum Führen eines Kraftfahrzeuges untauglich festgestellt werden, die Fahrerlaubnis entzogen wird. Dies würde zur Folge haben, dass einem Berufskraftfahrer, der vielleicht durch zwanzigjährige Tätigkeit seine Ner-

ven ruiniert hat, der Führerschein entzogen wird und ihm somit seine Existenz genommen wird.

Aus diesen Gründen werden wir diese Frage nur im Zusammenhang mit der Frage der Invalidenversicherung diskutieren können. Wenn gesetzlich festgelegt wird, dass den Berufskraftfahrern, die durch langjährige Ausübung ihres Berufes oder durch Auftreten von Krankheitserscheinungen zur Führung eines Kraftfahrzeuges nicht mehr geeignet sind, eine Invalidenrente zusteht, ist gegen eine gesetzliche Einführung der ärztlichen Nachuntersuchung vom Standpunkt der Berufskraftfahrer nichts einzuwenden. Immerhin ist die Frage unsere Aufmerksamkeit wert, denn früher oder später werden wir in der Praxis vor diesem Problem stehen, sobald die Propaganda der Aerzte bei den Behörden mehr Gehör findet. Es erscheint darum gut, schon heute diese Frage zur Debatte zu stellen.

Sollen wir die periodische, technische Prüfung von Kraftfahrzeugen fordern?

In allen Ländern ist die Zulassung von Kraftfahrzeugen von der Erfüllung bestimmter technischer Voraussetzungen abhängig. In den betreffenden Gesetzen heisst es dann meistens, dass diese Zulassung zurückgenommen werden kann, wenn diese Voraussetzungen nicht mehr erfüllt werden. Es unterliegt keinem Zweifel, dass bei längerem Gebrauch eines Kraftfahrzeuges Schäden durch Verschleiss oder sonstige Ursachen auftreten können, die eine weitere Verwendung im Interesse der Verkehrssicherheit ausschliessen. Wie sollen nun solche Mängel an den Kraftfahrzeugen festgestellt werden? In den meisten Gesetzen über den Kraftverkehr befinden sich Bestimmungen, die der Aufsichtsbehörde das Recht geben, ein Kraftfahrzeug auf seinen technischen Zustand zu untersuchen. Diese Bestimmungen enthalten jedoch keine gesetzliche Verpflichtung zur Vornahme dieser Prüfung in bestimmten Zeitabständen.

Ist dieser Zustand im Interesse der Berufskraftfahrer ausreichend? Diese Frage hat die I.T.F. schon einmal beschäftigt. Wir rücken sie wieder in den Vordergrund, weil nunmehr seit dem 12. Mai 1930 in Oesterreich die gesetzliche periodische Nachprüfung besteht. Das Gesetz schreibt vor, dass alle Lastkraftwagen und alle zur entgeltlichen Personenbeförderung dienenden Kraftfahrzeuge jedes Jahr und alle übrigen Kraftfahrzeuge alle drei Jahre von einer dazu eingesetzten Kommission zu überprüfen sind. Nach den Berichten unserer österreichischen Berufskollegen haben sich diese Bestimmungen bestens bewährt. Selbstverständlich hat es nicht an Angriffen von Unternehmerseite gefehlt, sehr oft wurden diese Bestimmungen als eine Bedrohung der Existenz der Kraftverkehrswirtschaft hingestellt. Nach unserer Meinung ist dieses keineswegs der Fall, wie auch die Berichte unserer österreichischen Genossen beweisen; auch kann es niemals die Aufgabe der Berufskraftfahrer sein, auf Kosten der Verkehrssicher-

heit die Rentabilität der Kraftverkehrswirtschaft sicherzustellen. Wir halten auch diese Frage einer neuerlichen Diskussion wert.

Sollen wir die Bestrafung der Arbeitgeber fordern, wenn sie ihre Kraftfahrer zur Gesetzesübertretung zwingen?

In fast allen Kraftfahrzeuggesetzen ist die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der Landstrasse nicht beschränkt. Die Gesetze begnügen sich damit, von dem Kraftfahrer zu fordern, dass er so fährt, dass er jederzeit seinen Wagen in der Gewalt hat. Die Berufskraftfahrer richten auch im allgemeinen ihre Fahrgeschwindigkeit so ein, dass sie diesen Anforderungen genügen. Andererseits ist nicht zu bestreiten, dass die technische Entwicklung der Autos heute Geschwindigkeiten ermöglicht, die auf den Landstrassen zu schweren Unfällen führen. Im Laufe der Zeit hat sich bei den Arbeitgebern eine grobe Unsitte herausgebildet. Sie verlangen von ihren Chauffeuren nicht, dass er eine bestimmte hohe Geschwindigkeit einhält, aber dafür schreiben sie ihm aus Sensationslust oder anderen Motiven die Reisezeit zwischen zwei Orten vor, so dass der Chauffeur gezwungen ist, mit übermässiger Geschwindigkeit zu fahren. In der jetzigen Zeit der grossen Arbeitslosigkeit versuchen die meisten Berufskraftfahrer die Forderungen ihrer Arbeitgeber zu erfüllen, um ihre Stellung nicht zu verlieren. Ist die Folge dieses schnellen Fahrens ein Unfall, wird nur der Kraftfahrer des Fahrzeuges strafrechtlich verantwortlich gemacht.

Die selbe Situation ergibt sich für Lastkraftwagenfahrer. In den meisten Kraftfahrzeuggesetzen ist die Belastung der Lastkraftwagen begrenzt. Die Unternehmer versuchen auch hier sehr oft, die Fahrzeuge zu überladen. Sie erklären das damit, dass sie auf Grund ihrer hohen Betriebsabgaben einerseits und andererseits auf Grund ihrer Transportverträge gezwungen seien, diese Bestimmungen zu umgehen. Werden nun diese Fahrzeuge auf der Landstrasse von den Behörden angehalten und kontrolliert, so wird bei Ueberlastung in erster Linie immer der Kraftfahrer als Führer des Fahrzeuges in Strafe genommen. Auch hier ist es den Kraftfahrern aus Angst, ihre Stellung zu verlieren, in den wenigsten Fällen möglich, das Fahren mit dem überbeladenen Wagen zu verweigern.

Ausser diesen beiden Beispielen gibt es sicher noch andere Fälle, wo die Berufskraftfahrer durch wirtschaftlichen Druck von ihren Arbeitgebern gezwungen werden, die Kraftfahrergesetze und Verordnungen ihres Landes zu überberten. Da die Kraftfahrer aus Sorge um ihre Stellung nicht in der Lage sind, sich ernstlich dagegen zu wehren, erscheint es an der Zeit, dass die Berufsorganisationen von sich aus einschlägige Gesetzesbestimmungen verlangen. Wir fordern daher, in allen Fällen, wo der Arbeitgeber nachweislich den Kraftfahrer vermöge seiner wirtschaftlichen Gewalt als Arbeitgeber gezwungen hat, Vorschriften und Gesetze zu übertreten, ist der Unternehmer zum mindesten mitzubestrafen, wenn nicht sogar auf Grund

erschwerender Umstände erhöht zur Verantwortung zu ziehen.

Sollen wir Schutz für Taxi-Chauffeure gegen Raubüberfälle fordern?

Als soziale Folge der Wirtschaftskrise und ungeheuren Arbeitslosigkeit sind auch die Ziffern der Verbrechen erheblich gestiegen. Im Zusammenhang damit sind die Raubüberfälle auf Kraftdroschkenführer recht häufig geworden. Die Kraftdroschkenfahrer haben wenig Möglichkeiten, sich dagegen zu schützen. In fast allen Ländern gelten für die Kraftdroschken neben den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen für den Kraftverkehr noch besondere Bestimmungen, die von den örtlichen Behörden erlassen werden. Hierin werden die Kraftdroschken zum öffentlichen Verkehrsmittel erklärt, das, soweit es nicht ausser Betrieb ist, jedermann gegen Entrichtung der festgesetzten Fahrpreise zur Verfügung steht.

Die Kraftdroschkenführer haben nur in ganz wenigen, nicht einmal klar ausgedrückten Ausnahmefällen das Recht, eine Fahrt zu verweigern. Diesen Umstand machen sich die Verbrecher zunutze. Sie fordern die Kraftdroschkenführer auf, eine Fahrt in eine abgelegene Gegend auszuführen, woselbst sie dann ihren Raub ausführen. Wenn ein Kraftdroschkenführer den Eindruck hat, dass die Fahrgäste nicht vertrauenerweckend aussehen, hat er zwar theoretisch das Recht, die Fahrt zu verweigern. Praktisch liegen die Dinge aber so, dass der Fahrer nie weiss, was er tun soll. Verweigert er die Fahrt, kann es ihm passieren, dass irgend ein ehrsamer Bürger sich beleidigt fühlt und der Polizei Meldung macht. Es kommt dann vor, dass der Kraftdroschkenführer wegen unberechtigter Fahrtverweigerung verwahrt oder bestraft wird. Da der Kraftdroschkenführer diesen Unannehmlichkeiten gern aus dem Wege geht, vermeidet er eine Fahrtverweigerung. Die Behörden sagen nun, der Fahrer haben die Möglichkeit, von unsicheren Fahrgästen das voraussichtliche Fahrgeld zu verlangen, und somit evtl. Verbrechen von vornherein ihren Plan zu vereiteln. Ganz abgesehen davon, dass dies ein schwacher Trost ist, weil die Leute, die einen Ueberfall planen, meistens sehr sicher auftreten, wird der Kraftdroschkenführer noch aus einem anderen Grunde keinen Gebrauch davon machen können.

In den meisten Fällen besteht die Entlohnung der Droschkenführer aus einem geringen Festlohn und prozentualer Beteiligung an der Einnahme. Der Fahrer ist also gezwungen, soviel Fahrten als möglich auszuführen. Verlangt er den Fahrpreis vorher, fühlen sich sehr viele Fahrgäste in ihrem Ansehen gekränkt und nehmen eine andere Taxe.

Alles in allem müssen Massnahmen ergriffen werden, die die Taxi-Chauffeure vor Raubüberfällen schützen. Wie das zu geschehen hat, das festzustellen ist nicht Aufgabe der Kraftdroschkenführer. Haben die Behörden dem Kraftdroschkengewerbe besondere Vorschriften auferlegt und es zum öffentlichen Verkehrsmittel er-

klärt, haben sie auch die Pflicht, Leben und Gesundheit der beschäftigten Arbeitnehmer zu schützen. Wir fordern, dass die Behörden sich unverzüglich mit dieser Frage beschäftigen und geeignete Massnahmen ergreifen.

Das Sekretariat hat nur einige Punkte aus dem Fragenkomplex, der die Kraftfahrer betrifft, herausgegriffen. Die Zeit auf den Beiratssitzungen und Kongressen

ist immer sehr beschränkt und daher versuchen wir auf diesem Wege, unsere Berufsfragen zu diskutieren. Das Sekretariat ist ebenfalls nicht in der Lage, die Meinung der Mitgliederverbände vorzusehen. Es kann sich also nur darum handeln, Fragen aufzugreifen und zur Debatte zu stellen. Das Ergebnis des Meinungsaustausches bestimmt die Arbeit des Sekretariats. Wir bitten um rege Diskussion.



Sicherheit auf See

Eine gesetzliche Bemannungs-skala in Dänemark

Eine der wichtigsten Forderungen, welche die Seeleute und ihre Organisationen u. a. mit Rücksicht auf die Sicherheit auf See erheben, ist die Einführung einer gesetzlichen Bemannungs-skala. Wir schreiben u. a., denn die Bemannungs-skala soll es den Reedern auch unmöglich machen, eine Unterbemanning ihrer Schiffe in der Weise durchzuführen, dass sie einfach Vollgrade durch Junggrade ersetzen, um den Ausfall an Heuern zu „verdienen“. Gerade in den letzten Jahren haben die Reeder die Lage auf dem Schifffahrtsmarkt derart ausgenutzt, dass es vorkommt, dass ältere Vollmatrosen als Schiffsjungen angemustert werden. Was für die Mannschaften gilt, findet in gleichem, wenn nicht in noch grösserem Masse auf die Schiffsoffiziere Anwendung.

Es ist daher zu begrüßen, dass in Dänemark eine gesetzliche Regelung der Bemannungs-skala zustande gekommen ist. Bedauerlich ist jedoch, dass dieses Gesetz sich praktisch beschränkt auf das Deckpersonal und das Heizraumpersonal nicht mit berücksichtigt. Das ist zweifelsohne eine Lücke, die noch ausgefüllt werden muss.

Das neue Gesetz ist am 6. Januar 1933 erlassen worden und mit dem 15. Januar in Kraft getreten. Die wichtigsten Bestimmungen geben wir nachstehend wieder:

Par. 2

a. Fahrgastschiffe in der beschränkten Fahrt (darunter sind zu verstehen Reisen östlich der Linie Lindesnaes bis Texel), die berechtigt sind, mehr als 500 Fahrgäste zu befördern und auf Reisen von 6 Stunden oder länger benützt werden, ferner alle Fahrgastschiffe, die in der beschränkten Fahrt berechtigt sind, mehr als 800 Fahrgäste zu befördern, müssen dienstlich an Bord mindestens 2 Seesteuerleute mit erforderlichem Patent beschäftigen.

b. Auf allen Schiffen über 2500 B.R.T., die ausserhalb der beschränkten Fahrt

benützt werden, müssen mindestens 3 Seesteuerleute mit erforderlichem Patent angestellt sein.

Par. 3

- a. Auf allen Dampf- und Motorschiffen — mit Ausnahme von Fischerei- und Fangfahrzeugen — mit Maschine über 200 P.S., die ausserhalb der europäischen Fahrt (d. i. einschliesslich Reisen nach Island, dem Mittelmeer und dem Schwarzen Meer) benützt werden, sollen dienstlich an Bord mindestens 2 Maschinisten mit Patent, sowie ein Maschinisten-Assistent beschäftigt werden, welche die im Gesetz über die Prüfung von Schiffsmaschinisten erwähnte allgemeine Maschinistenprüfung bestanden haben müssen.
- b. Auf allen Doppelschraubendampf- und -Motorschiffen mit Maschine über 500 P.S. muss das Maschinenraumpersonal so gross sein, dass auf jeder Wache in der Maschine ausser dem wachhabenden Maschinisten ein Gehilfe dienstlich anwesend ist.

Par. 4

Dampf- und Motorschiffe über 500 B.R.T., die ausserhalb der beschränkten Fahrt benützt werden, müssen dienstlich an Bord eine Decksmannschaft in Uebereinstimmung mit nachstehender Skala beschäftigen:

B. R. T.	Vollmatrosen	Leichtmatrosen	Jungmänner	Jungen	Insgesamt
über 500 bis 1400 einschl	2	2	1	—	5
„ 1400 „ 2000 „	2	2	2	—	6
„ 2000 „ 2500 „	3	2	2	—	7
„ 2500 „ 3500 „	4	2	2	—	8
„ 3500 „ 5000 „	6	2	1	—	9
„ 5000 „ 6500 „	6	3	1	1	11

Bootsleute und Zimmerleute werden in diesem Zusammenhang als Matrosen betrachtet.

Für Schiffe über 6500 B.R.T. wird die Anzahl Matrosen um je einen für je 1500 Tonnen erhöht.

Par. 6

Auf Fahrgastschiffen, die in der internationalen Fahrt benützt werden, müssen für

jedes Rettungsboot oder -Floss eine Anzahl Ruderer mit Zeugnis, deren Mindestanzahl in nachstehender Tabelle aufgeführt wird, angestellt sein:

Falls die vorgeschriebene Anzahl Personen, die das Boot oder Floss aufnehmen darf, beträgt:	Soll die Mindestanzahl der Ruderer betragen:
Unter 40 Personen	2
von 41 bis 61 einschl.	3
„ 62 „ 85 „	4
Ueber 85 Personen	5

Par. 7

Jedes Dampfschiff muss eine für die Sicherung eines hinlänglichen Antriebes des Schiffes erforderliche Heizerbesatzung führen.

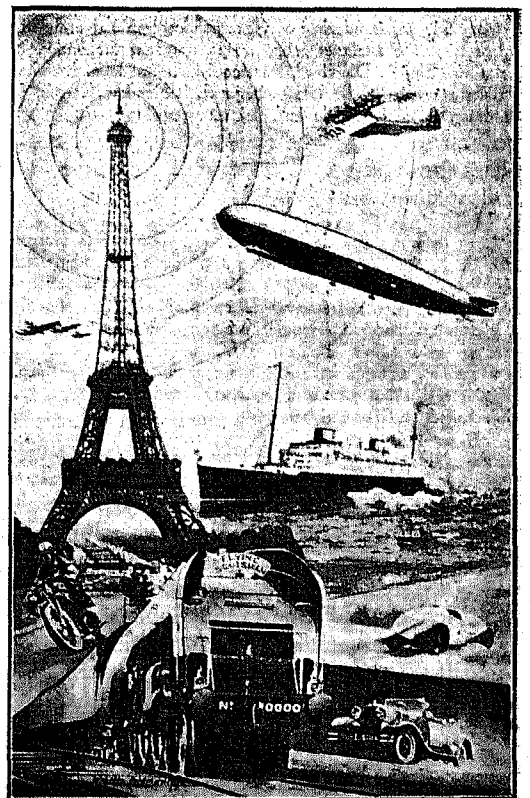
Auf Dampfschiffen, die ausserhalb der beschränkten Fahrt benützt werden, muss die Heizerbesatzung so gross sein, dass drei Wachen gegangen werden können.

**

Eine gefährliche Bestimmung findet sich u. E. noch im Par. 8, wonach sowohl in günstigem wie in ungünstigem Sinne von den Par. 2, 3 und 4 abgewichen werden kann.

Auffallend ist auch, wie bereits im Anfang bemerkt worden ist, dass das Heizraumpersonal für die Sicherheit des Schiffes kaum eine Rolle spielt! Lässt die „Bekanntmachung“ noch einige Wörter über die Heizerbesatzung der Dampfschiffe fallen, über das Heizraumpersonal der Motorschiffe schweigt sie vollkommen.

Möge Dänemark bald seine Bekanntmachung in diesem Sinne ergänzen.



TITELSEITE DES VOM ALLGEMEINEN ESPERANTO-WELTBUND HERAUSGEGEBENEN PROPAGANDA-BLATTES