



# ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

DAS WAHRE GESICHT DER NATIONALEN ERHEBUNG

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

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

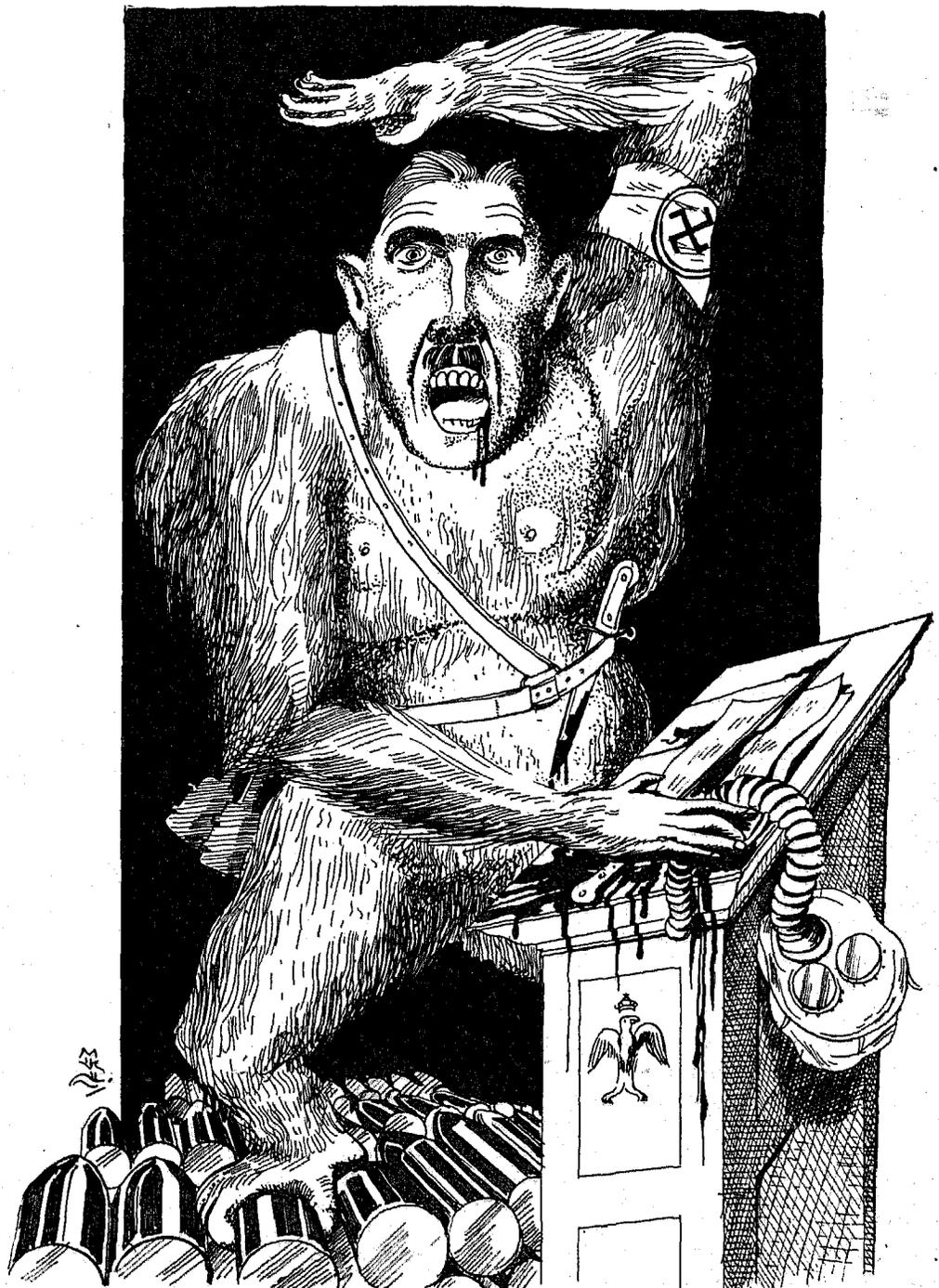
### INHALT:

Allgemeines:  
 Was nun? . . . . . 50  
 Der Nationalsozialismus regiert. . . . . 51  
 Mitteilungen des Sekretariats. . . . . 52

Eisenbahner:  
 Einige Aufschlüsse über die Eisenbahn-  
 arbeitsgesetzgebung in den Vereinigten  
 Staaten. . . . . 53  
 Die Verschlechterung der Pensionen  
 und der Urlaubsbestimmungen bei den  
 österreichischen Bundesbahnen . . . . . 54  
 Die Deutsche Reichsbahn passt sich  
 der neuen Barbarei an. . . . . 55  
 Die deutschen Eisenbahner fordern  
 ein staatliches Verkehrsmonopol (II). 56

Transportarbeiter:  
 Höchstarbeit für Kraftfahrer auf Aus-  
 landsreisen und Besetzung der Last-  
 kraftfahrzeuge im Ueberlandverkehr  
 mit 2 Kraftfahrern! . . . . . 58

Seeleute:  
 Die Lage der Schifffahrt. . . . . 58  
 Die Lohn- und Arbeitsbedingungen  
 in der Hochseefischerei (XIII, Schluss) 59  
 Esperanto . . . . . 60



**„Was für den Mann das Schlachtfeld ist, ist für die Frau die Mutterschaft“**  
(Vizekanzler Von Papen — aus seiner Rede in Münster am 13. Mai)

# WAS NUN?

„Die Gewerkschaften bestehen noch. Ihr Verwaltungsapparat ist intakt, ihre Gebäude und sonstigen Besitzungen wurden noch nicht beschlagnahmt....“

So schrieben wir in unserm Leitartikel „Hakenkreuz über Deutschland“ in der April-Nummer der „I.T.F.“

Seither ist ein Monat verstrichen und was wir schrieben, ist längst überholt. Die Gewerkschaften bestehen allerdings noch, auch ihr Verwaltungsapparat ist noch intakt, das Hitler-Regime hat aber ihre Gebäude und all ihren Besitz beschlagnahmt, geraubt, gestohlen, gerade so wie Mussolini den italienischen Arbeitern stahl, was sie an Gebäuden und sonstigen Werten besaßen, ausser das Geld, die flüssigen Mittel, welche die italienischen Arbeiter noch rechtzeitig in Sicherheit gebracht hatten — etwas, wozu sich die Führer der deutschen Arbeiterbewegung nicht aufrufen konnten. Im Gegenteil: uns ist mehr als ein Fall bekannt, wo Gewerkschaften schon vor geraumer Zeit grössere Beträge bei Banken im Auslande deponiert hatten, diese aber, als sie sahen, dass die Möglichkeit, dass Hitler die Macht in Händen bekommen könnte, auch für sie zur Gewissheit wurde, schleunigst nach Deutschland zurückholten. Nur damit die Nazis bei ihnen alles ordnungsgemäss vorfinden und keinen Grund zu Bemerkungen über die Verwaltung der Gelder haben sollten.

Mit fast unglaublicher Sorgfalt haben die deutschen Gewerkschaften bis zum letzten Augenblick dafür gesorgt, dass in administrativer Hinsicht alles in Ordnung war: die Mitgliedlisten, die Versandlisten ihrer Organe, die Buchhaltung, — wenn nicht damit, dann wenigstens so, dass die Nazis mühelos alles übernehmen konnten. Statt eine Taktik einzuschlagen, die jedes geschlagene, zum Rückzug gezwungene Heer verfolgt, nämlich alles vernichten, was nicht mitgenommen werden kann, Lebensmittel ungeniessbar machen, was brennbar ist, verbrennen, Munitionslager in die Luft sprengen, Waffen zerschlagen, Kanonen vernageln, damit der siegende Feind nichts für seine Zwecke gebrauchen kann, haben die Führer der deutschen Gewerkschaftsbewegung alles unterlassen, was dem Feinde die Eroberung der Gewerkschaften erschweren könnte, haben sie alles getan, um den ganzen Gewerkschaftsapparat vollkommen intakt dem Feind zu übergeben, haben sie willenlos oder nicht willenlos die deutschen Arbeiter, ihren besten, organisierten Teil den Nazis, ihrem Terror und ihrer Propaganda, ihrer körperlichen und geistigen Beeinflussung ausgeliefert.

Nachdem am 1. Mai die in den deutschen Gewerkschaften organisierten Arbeiter, von ihren Führern dazu aufgefordert und angespornt, an den von den Nazis veranstalteten nationalen Demonstrationen und Festen teilgenommen hatten, nachdem sie am Tage der Internationale bei Vorstellungen, deren einziges Ziel war, die Internationale zu schmähén, zu verhöhnen und zu verspotten, als Staffage Dienst getan hatten, nachdem sie sich im Schmutze geduckt und verkrochen, nachdem sie sich

erniedrigt hatten, soweit sich klassenbewusste Arbeiter überhaupt nur erniedrigen können, nachdem sie alles geleugnet und verleugnet hatten, was ihnen bis dahin ein Ideal war, nachdem man angebetet hatte, was man bisher bekämpfte, folgte am 2. Mai der Dank Hitlers und seiner Trabanten. Alle Gewerkschaftsgebäude wurden besetzt, die bekanntesten Führer in Haft genommen, die übrigen... in stand versetzt, zu erklären, dass sie bereit seien, auch unter Hitler und den von ihm bestellten Kommissaren auf ihrem Posten zu bleiben und die Organisationen weiter zu „lenken“.

Wir enthalten uns eines Urteils über, bzw. einer Verurteilung der Haltung der verschiedenen Führer, vor allem der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen. Noch kann nicht endgültig festgestellt werden, wie sich jeder verhalten hat und von welchen Beweggründen man sich leiten liess. Es steht auch noch nicht absolut fest, wer seine Pflicht gegenüber den Arbeitern, die ihn wählten, und gegenüber der Internationale, die ihm vertraute, bis zum letzten Moment restlos erfüllt oder wer beide auf feige, ehrlose Weise verraten hat.

Fest steht nur, dass die I.T.F. ebensowenig wie jede andere internationale Organisation, heute in Deutschland keine Mitgliedsorganisationen mehr besitzt; ferner dass, solange sich das Hitler-Regime in Deutschland halten wird, keine deutschen Organisationen Mitglied der I.T.F. sein können, dass im günstigsten Falle mit illegal arbeitenden Gruppen, wie das die I.T.F. auch in Italien zustande gebracht hat, Kontakt gesucht und hergestellt werden könnte.

Das bedeutet, dass die Internationale in Zukunft ihre Aufgabe nicht nur ohne die Mitarbeit der deutschen Arbeiter zu erfüllen hat, sondern dass sie bei ihrer Tätigkeit die deutschen Organisationen ihr feindlich gegenübergestellt sehen wird. Die Losung: „Proletarier aller Länder vereinigt euch“ besteht für die deutschen Arbeiter nicht mehr, sie dürfen sie wenigstens nicht mehr in die Praxis umsetzen. An ihre Stelle ist die Losung getreten „Deutsche Arbeiter arbeitet mit den deutschen Unternehmern zusammen“. Man wird sie zwingen, gegen ihr eigenes Interesse und dasjenige der Arbeiter anderer Länder zugunsten „Deutschlands“, d. h. des in Deutschland herrschenden Regimes, zugunsten der deutschen Besitzer und ihrer internationalen Bundesgenossen zu arbeiten und zu handeln.

Die internationalen Organisationen werden dadurch in ihrer Tätigkeit nicht unwesentlich behindert. Hinzu kommt, dass der Wegfall der deutschen Gewerkschaften für alle internationalen Organisationen auch ein bedeutender materieller Verlust bedeutet. Durch den Wegfall der ihr bisher angehörigen Verbände verliert die I.T.F. fast ein Viertel ihrer Mitglieder und damit 1/4 ihrer Einnahmen. Es wäre Vogel-Strauss-Politik, wollte man sich diesen Tatsachen verschliessen, sie nicht aussprechen und ihnen

keine Rechnung tragen. Bedeutung und Wert der internationalen Organisationen, auch der I.T.F., haben durch den Uebergang der deutschen Verbände zum Faschismus in nicht geringem Masse gelitten.

Wird die I.T.F. infolge des Verlustes ihrer deutschen Organisationen ihre Arbeit und Aktivität vermindern, wird die Verbundenheit der andern Organisationen untereinander loser werden — oder wird die Antwort sein: „Jetzt erst recht!“?

Die Frage: „Was nun?“ erfordert — selbst wenn dies bei uns schon von vornherein feststeht — dringend und baldig eine klare und eindeutige Antwort.

Der Wegfall der deutschen Organisationen, die Ursache dieses Wegfalles, die wachsende Macht der Weltreaktion machen es für die Arbeiterschaft in denjenigen Ländern, die noch nicht oder noch nicht ganz in den Krallen der Reaktion liegen, mehr denn je notwendig, durch starken internationalen Zusammenschluss, durch enge internationale Zusammenarbeit einen Damm aufzurichten gegen die Flut, die auch sie zu verschlingen droht. Macht es ihnen zur Pflicht, im Interesse der verratenen deutschen Arbeiter, vor allem aber in ihrem eigenen Interesse in Deutschland die Ideen und Ideale der Internationale lebendig zu halten und diese in ihrer Aktivität zu unterstützen, zu tun und zu vollbringen, in viel stärkerem Masse jedoch, was die I.T.F. in Italien getan hat, noch tut und vollbringt. Die Arbeiter Deutschlands, Zehntausende und Hunderttausende, im Stiche gelassen, Hitler und seinen Banden ausgeliefert, haben die Internationale, ihre Ideale und ihre Organisationen nicht verraten. Sie erwarten Hilfe, sie erwarten Unterstützung vonseiten der Internationale, sie hoffen und erwarten, dass die Internationale sie nicht im Stiche lassen wird. In dieser Hoffnung und Erwartung dürfen sie nicht betrogen werden.

Ausserdem hat aber die I.T.F. noch eine andere, grössere Aufgabe: mitzuhelfen, das jetzt in Deutschland herrschende Regime zu stürzen. Ehe es so weit war, ehe Hitler die Macht an sich riss, hat sich die I.T.F. deutlich und rückhaltlos bereit erklärt, unter Einsetzung und wenn notwendig unter Aufopferung ihrer Organisationen eine Aktion der deutschen Arbeiter gegen den drohenden Faschismus durch einen allgemeinen Verkehrsstreik zu unterstützen. Doch von diesem Angebot hat man keinen Gebrauch gemacht. Nun muss ohne und gegen die deutschen, zu Hitler übergelaufenen Organisationen, nicht aber gegen die deutschen Arbeiter, der Kampf gegen das in Deutschland herrschende Regime aufgenommen werden. Im Interesse der deutschen Arbeiter und, wir wiederholen dies nachdrücklichst, *im Interesse der Arbeiter aller andern Länder*. Wird um Hitler-Deutschland kein Pest-Kordon geschlossen, erklärt die Internationale den ideellen und materiellen Boykott über das heutige Deutschland nicht und wird derselbe nicht durchgeführt, wird auf diese Weise die Basis für eine Beständigkeit des heutigen Regimes in Deutschland nicht unterminiert, dann wird sich dieses Regime zwei-

# Der Nationalsozialismus regiert

## Als un-, „freiwillig Arbeitsdienstpflüchtiger“ des Kapitalismus

Die erste Phase der Umwälzung in Deutschland ist abgeschlossen: die Nationalsozialisten sitzen nun mit ihrem politischen Regime fest im Sattel. Die zweite Phase hat nun eingesetzt, in der die Nationalsozialisten ihr Wirtschaftsprogramm auf Grund ihrer politischen Macht zu verwirklichen haben, ausser, sie würden sich einer Programmverleugnung schuldig machen, was man von pantentierten Erlösern einer in ihren Augen durch „Liberalismus“, „Judentum“ und „Marxismus“ mit dem Untergang bedrohten Nation eigentlich nicht annehmen dürfte. Haben auch die Entstehung und Verbreitung des Nationalsozialismus in Deutschland ihre ökonomischen Wurzeln, so ist dessen Fortbestand zweifelsohne nicht weniger abhängig von dem, was sich unter dem nationalsozialistischen Regime im Wirtschaftsleben abspielt.

Von einer auf die Herbeiführung einer nationalsozialistischen Wirtschaft gerichteten Aktivität ist aber bis jetzt noch nichts zu verspüren. Vorläufig ist es nur eine „Papierwirtschaft“, die der Nationalsozialismus in Grundsätzen für das Wirtschaftsleben zu produzieren wusste. Schneidige Aufrufe, schmetternde Kundgebungen, pathetische Erklärungen, ist alles, was die Hitler-Regierung nach gut dreimonatiger Arbeit auf dem Gebiete der Wirtschaft zuwege gebracht hat. Nach der „Gleichschaltung“ im organisatorischen Leben der grundverschiedensten Stellen, von den Schachvereinen an bis zum Reichsverband der deutschen Industrie und den Gewerkschaften, muss nun die zweite, für die Dauer des Hitlerregimes entscheidende Phase ihren Einzug halten. Diese Phase muss der nationalen Volksgemeinschaft, welche man durch die Gleichschaltung in allen ihren Teilen gleichberechtigt und organisch verbunden zu machen glaubte, ihre Blüten und Gedeihen versprechende ökonomische Grundlage geben. Diese Grundlage müsste im wesentlichen *sozialistisch* sein. Die N.S.D.A.P., die sogar mit ihrem Namen ausser ihrem sozialistischen, auch noch ihren proletarischen Charakter demonstrieren will und welche die Vernichtung des Liberalismus als Voraussetzung zur Verwirklichung ihres sozialistischen Zieles ansieht, muss — wenn

felsohne nicht nur auf die Dauer festsetzen, sondern wird sich der Faschismus als solcher weiter über Europa ausbreiten.

Der internationale Boykott gegen Deutschland muss überall vollendete Tatsache werden. In einigen Ländern, so in der Schweiz, den Niederlanden und in England, hat die Arbeiterbewegung den Boykott bereits beschlossen. Andere müssen folgen und werden folgen. Die internationalen Organisationen werden sich dafür entscheiden und die Leitung der Aktion übernehmen müssen.

All dies erfordert von der I.T.F. und ihren Mitgliedsverbänden energischere Massnahmen als bisher getroffen, innigeren Zu-

sammenchluss und Zusammenarbeit, erhöhte Aktivität und nötigenfalls grössere Opfer als in der Vergangenheit. Es geht jetzt um „Sein oder Nicht-Sein“. Wird die Internationale sein oder nicht sein, wird sie, wie 1914, auseinanderfallen, oder wird sie sich lebendiger zeigen denn je? Wird sie ein Scheindasein führen oder wird sie der vorwärtsdrängende, vereinigende Faktor sein, welcher die Arbeiter durch Schwierigkeiten und Niederlagen hindurch *dennoch* zum Endsiege führt, zur Befreiung, zum Sozialismus?

Die I.T.F. muss und wird daher ihre Pflicht tun. Sie erwartet, dass dabei alle ihre angeschlossenen Organisationen hinter ihr stehen.

Wichtig als Massstab für die Erwartungen, welchen man sich hinsichtlich der Verwirklichung der nationalsozialistischen Ideologie auf dem Gebiete der Wirtschaft hingeben darf, ist die am 5. Mai d. J. mit *allem Nachdruck* abgegebene Regierungserklärung, die folgendermassen lautet:

Die Reichsregierung hat alles Interesse daran, dass die Wirtschaft sich innerlich und ehrlich beruhige. Alle rigorosen Eingriffe haben zu unterbleiben und werden unterbleiben. Die Wirtschaft ist in der Lage, sich ruhig, sofort und auf lange Sicht auf wirtschaftliche Projekte einzustellen, da die Stabilisierung der Verhältnisse eine notwendige Gewähr bietet. Die Wirtschaft kann damit beginnen, grosszügig zu planen. Wer schnell damit beginnt, kann der wärmsten moralischen Unterstützung der Reichsregierung versichert sein. Es ist nicht am Platze, wenn in Wirtschaftskreisen noch Nervosität herrscht. Nachdem jetzt auch die Gewerkschaftsaktion durchgeführt ist, ist im Wirtschaftsleben eine *Konsolidierung* der Verhältnisse eingetreten.

Diese Erklärung, in der die Hitler-Regierung sich nicht wie üblich in inhaltslosen Worten erschöpft, ist begreiflicherweise in den deutschen Wirtschaftskreisen mit Freuden begrüsst worden. Man merkt darin ja nichts von einem wenn auch nur bescheidenen Ansatz zur Verwirklichung der nationalsozialistischen Wirtschaftsprinzipien. Im Gegenteil, die Hitler-Regierung zeigt sich in dieser Erklärung wie keine andere Regierung eines kapitalistischen Staates als die zuverlässige Garantie für eine ungestörte kapitalistische Ausbeutung. Unverblümt verkündigt sie, dass ihre Gewerkschaftsaktion die Konsolidierung der (kapitalistischen) Verhältnisse bezweckt. Braucht man sich dann darüber zu verwundern, dass tags darauf eines der Sprachrohre der kapitalistischen Wirtschaftsführer, die Frankfurter Zeitung, in einer Betrachtung über diese Erklärung ein Wirtschaftsprogramm entfaltet, das für die Hitler-Regierung ein Ansporn dazu bedeutet, auf dem eingeschla-

genen, zu einer Verstärkung des deutschen Kapitalismus führenden Wege weiterzugehen? So heisst es darin:

Pflegliche Behandlung des Kapitals, weitschauende Einschaltung deutscher Exportkraft, Befriedung der Klassengegensätze im Innern und Sorge für die Aufhellung der aussenpolitischen Atmosphäre sind die Grundpfeiler, auf denen das Haus ruht, in dem Deutschland mit Vertrauen an die Arbeit gehen und in dem sich die deutsche Wirtschaft „innerlich und ehrlich“ beruhigen kann.

Sollte die Hitler-Regierung auf Grund ihrer Haltung gegenüber der Wirtschaft zeigen, dass sie ihre halbromantische, teils utopische und ganz unhistorische ökonomische Gedankenwelt preiszugeben bereit ist, dann werden sich auch die ökonomischen Machthaber dazu herbeilassen, dieser Gedankenwelt ideelle Zugeständnisse zu machen — sofern sie es nur sind und bleiben —, welche den konkreten Inhalt dieser Gedanken bestimmen. So kann man z. B. jetzt schon in der Literatur für das nationalsozialistische Prinzip der Autarkie einen kapitalistischen Ersatz finden, der seine Entstehung mehr oder weniger den Bekenntnissen Hitlers als Regierungsperson zur Aufrechterhaltung der weltwirtschaftlichen Beziehungen verdankt, welche Bekenntnisse natürlich eine Verleugnung des Autarkie-Grundsatzes bedeuten. Als Beweis hierfür diene ein Zitat aus einem andern Artikel in der Frankfurter Zeitung, der ebenfalls anlässlich der obenerwähnten Regierungserklärung unter dem Titel: „Die Wirtschaft soll arbeiten!“ geschrieben wurde, und wo in einem mehr programmatischen Teil folgende Aenderung des Autarkiegedankens zu lesen ist: „Die Verflechtungen mit der Auslandswirtschaft schaffen Abhängigkeiten, die zu respektieren sind, wie stark auch der Wunsch nach Autonomie (nicht Autarkie) sein mag.“

Grundsätzlich sind es dann auch nicht die ökonomischen Machthaber, welche dem Nationalsozialismus Zugeständnisse werden machen müssen. Es ist die Hitler-Regierung, die schon vor dem Einsetzen der zweiten Phase von vornherein sich zugunsten der kapitalistischen Wirtschaft zurückzog. Um die erste Phase zu einem erfolgreichen Ende zu führen, hatte die Hitler-Regierung bekanntlich ein Ermächtigungsgesetz nötig. Alles andere als theatral, doch kurz und deutlich, weil es auf das Geschäftemachen ankam, erklärte Reichskanzler Hitler in seiner Reichstagsrede:

„Grundsätzlich wird die Regierung die Wahrnehmung der wirtschaftlichen Interessen des deutschen Volkes nicht über den Umweg einer staatlich zu organisierenden „Wirtschaftsbürokratie“ betreiben, sondern durch die stärkste Förderung der Privatinitiative und durch die Anerkennung des Eigentums“.

In all dem ist nichts davon zu bemerken, dass man von der Regierung der nationalen Erhebung die Ausführung des wirtschaftlichen Teiles des nationalsozialistischen Programmes erwarten könnte, wenn auch das Gegenteil behauptet wird, z. B. von Göring, der in seinem anfänglichen Uebermut erklärt hat, dass nun, nachdem das politische Programm ausgeführt sei, dieser Teil an die Reihe käme. Schliess-

lich hat die deutsche Bourgeoisie die nationalsozialistische Bewegung nicht zugunsten dieser revolutionären Ziele toleriert und sie teilweise sogar direkt unterstützt. Andererseits hat der Nationalsozialismus seine in massenpsychologischer Hinsicht gelungene Propaganda nicht mit Losungen geführt, die antikapitalistischen Punkten in seinem Programme entlehnt sind. Zu allem Überfluss kommen dann vom Nationalsozialismus, dem Träger der politischen Macht, die oben wiedergegebenen beruhigenden Erklärungen, in denen nochmals ausdrücklich ausgesprochen wird, was schon auf Grund seiner Praxis das wahre Glaubensbekenntnis des Nationalsozialismus zu sein scheint: *die Garantie für den Fortbestand der bürgerlichen Besitz- und Produktionsverhältnisse.*

Mit Vorstehendem ist nicht gesagt, dass sich die nationalsozialistische Regierung nicht dennoch an ökonomische Experimente heranwagen wird. Den Schein einer zielbewussten Wirtschaftspolitik, die auf eine Verminderung der Erwerbslosigkeit hinzielt, wird sie auf jeden Fall zu wahren versuchen. Alle Pläne, die bisher entworfen wurden, so die Einführung der Arbeitsdienstpflicht und die Arbeitsbeschaffungspläne im allgemeinen, gehören in das Reich dieser imaginären ökonomischen Politik. Von den ursprünglichen Plänen zu der eigentlichen Ausführung führt ein langer Weg fortwährender Aenderungen, weil Schwierigkeiten vorher nicht erwogen, wenigstens nicht in genügendem Masse erkannt wurden, oder sich dafür keine unmittelbare Lösung fand, Aenderungen auch daher, weil der Hauptmisserfolg der propagierten grossartigen Pläne bemäntelt werden muss. Es würde zu weit führen, wollten wir hier diese Pläne kritisch unter die Lupe nehmen.<sup>1)</sup>

Was wir in den Vordergrund rücken möchten ist, dass das nationalsozialistische Regime den Strom der Wirtschaft keineswegs in einer anderes Bett leitet, sondern dass es selbst in diesen alten Lauf gelenkt und den dynamischen Gesetzen des Kapitalismus, auch in bezug auf das Scheitern oder im günstigsten Falle das Gelingen der jetzt gemachten Pläne in unwesentlichen Teilen, vollständig unterworfen ist.

In den letzten Wochen kann man in Deutschland Zeichen einer schwachen Neubelebung der Wirtschaft feststellen. Bei der Beurteilung derselben muss man sich vor einer gerade so oberflächlichen, als unverantwortlichen Erklärung hüten, nämlich dass sie der ökonomischen Aktivität des Hitler-Regimes zu verdanken sei. Der Rückgang der Arbeitslosigkeit und das schein-

<sup>1)</sup> So sollen z. B. nach einem Arbeitsbeschaffungsprogramm 700 000 Arbeitslose ein Jahr lang beschäftigt werden.

Bei der Lancierung dieses Planes wurde schon mitgeteilt, dass die entscheidenden Schwierigkeiten — wie könnte dies auch anders sein? — bei der Finanzierung liegen. Ganz in kapitalistischem Geiste glaubt man, durch eine Inlandsanleihe die nötigen Mittel zu beschaffen. Aber — wir lassen wieder die von der Regierung am 12. Mai selber gemachten Mitteilungen folgen — „der Anleiheplan ist im einzelnen bisher noch nicht ausgearbeitet“. Ja, man wird in der kapitalistischen Erde noch auf Steine stossen!

bare Wiederaufblühen einiger Industrien haben weder mit der Arbeitsbeschaffungspolitik, noch mit irgend einer andern Wirtschaftspolitik der Regierung etwas zu schaffen. Ueberdies können die Zahlen der Erwerbslosenstatistik im Zusammenhang mit den welterschütternden Ereignissen der letzten Wochen gewiss nicht ohne weiteres zur Anstellung von Vergleichen benutzt werden, wenn diese zuverlässig sein sollen. Das etwas günstigere Wirtschaftsbild bezieht sich jedoch ausschliesslich auf die Binnenwirtschaft — der Ausfuhrüberschuss ist im Vergleich zu den entsprechenden Monaten des Vorjahres stark zurückgegangen (im ersten Quartal 1932 auf weniger als 1/3 des Ausfuhrüberschusses im selben Quartal 1932). Diese Verbesserung der Inlandsproduktion muss, wenn sie anhält, auf eine Erhöhung der Einfuhr, vor allem von Rohstoffen, hinauslaufen, was sich bei dem heutigen sorgenerregenden Devisenbestand Deutschlands geradezu katastrophal auswirken muss. Die Abhängigkeit des nationalsozialistischen Regimes nicht nur von der Binnenwirtschaft, sondern vor allem auch von der Weltwirtschaft bei seinen Massnahmen, Deutschland wieder zu einem nationalen Aufschwung zu bringen, wird dann erst recht klar an den Tag treten. Die von den Nationalsozialisten ernannte Direktion der Deutschen Reichsbank warnt in ihrem letzten Geschäftsbericht im Hinblick auf den sinkenden Ausfuhrüberschuss mit folgenden Worten vor der Zukunft:

„Die künftige Entwicklung wird die Reichsbank vor schwere Probleme stellen, wenn es nicht gelingen sollte, den gerade in den beiden ersten Monaten des laufenden Jahres katastrophal gesunkenen Aussenhandelsüberschuss beträchtlich zu heben“.

Der Nationalsozialismus hat sein vollständiges Versagen schon gezeigt, ehe er in der zweiten Phase der nationalen Revolution den Beweis dafür erbringen konnte, ob es ihm mit seinen antikapitalistischen Programmpunkten ernst ist oder nicht. Die zweite Phase, welche den Zersetzungsprozess des Nationalsozialismus als ökonomisches, und als Folge davon auch als politisches System bedeutet, hat nun begonnen. Der Nationalsozialismus hat von keinem Mittel abgesehen, um seine politische Macht zu festigen. Es dürfte sich aber als schwierig erweisen, Mittel zu finden, um diese Macht in den Händen zu behalten, umso schwieriger in dem Masse, als er sich gezwungen sehen wird, dem Kapitalismus mehr und mehr Zugeständnisse zu machen.

Und die deutsche Arbeiterklasse? Sie wird nun erst recht erfahren, was ein Kapitalismus, der nicht durch einen aus proletarischem Klassenbewusstsein ausgelösten sozialistischen Widerstand gezügelt wird, an Not und Elend über ein Volk bringen kann.

Es wird aber ein neuer Widerstand eines mehr denn je ausgebeuteten Proletariats in Deutschland geboren werden. Ein neuer, stärkerer Wille zur Festigung des Sozialismus wird entstehen. Ein bewussterer, schärferer, mehr-revolutionärer Klassenkampf wird entbrennen. Uns obliegt die Aufgabe, daran mit allen Mitteln und auf jede mögliche Art mitzuarbeiten!

## Mitteilungen des Sekretariats

*Wer kann uns helfen?*

Zur Vervollständigung unseres Archivs benötigen wir noch einige alte Exemplare unserer Monatschrift „I. T. F.“

Von der deutschen Ausgabe fehlen uns vom Jahrgang 1923: sämtliche Nummern;

„ 1924: 2, 3 und 10, sowie Inhaltsverzeichnis;

„ 1928: No. 1 und Inhaltsverzeichnis.

Für Einsendung solcher Nummern wären wir sehr dankbar.

*Wiederanschluss des dänischen Matrosenverbandes*

Die I. T. F. kennt eine „revolutionäre“ Gegnerin, die Internationale der Seeleute und Hafentarbeiter, aufgerichtet zu dem ganz besonderen Zwecke, die I. T. F. kaputt zu machen; sie hat in den verschiedenen Häfen bezahlte Agitatoren, die Propaganda für sie treiben, d. h. die I. T. F.-Verbände in erster Linie mit gemeinen Lästerungen bekämpfen. Welche Organisationen der I. S. H. angeschlossen sind oder waren, ist nie veröffentlicht worden. Sie stellt eine internationale Rote Gewerkschafts-Opportunisten-Organisation (R.G.O.) dar, die von Russland aus, wo man ja so gerne jede Händelsucht und Händelstifterei fördert, geleitet wird.

Voriges Jahr ist es der I. S. H. gelungen, eine I. T. F.-Organisation — und dies wird wohl ihr erster und letzter Erfolg gewesen sein — durch Ueberrumpelung an sich zu reissen. An einer Abstimmung über den Austritt aus der I. T. F. und Anschluss an die I. S. H. beteiligte sich nur eine geringe Anzahl Mitglieder, die sich aber in ihrer Mehrheit für den Anschluss an die I. S. H. aussprach. Es handelte sich nämlich um den dänischen Matrosenverband. An diesem Erfolg hat sich aber die I. S. H. nicht lange erfreuen können, denn jetzt, noch kein Jahr später, haben die Mitglieder mit 2/3 Mehrheit beschlossen, aus der I. S. H. auszutreten und sich wieder der I. T. F. anzuschliessen. Dadurch wird die dänische Organisation auch wieder in die Lage versetzt, Mitglied der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation zu werden.

*Adressenänderung:*

Der Sitz des Internationalen Gewerkschaftsbundes, Köpenickerstrasse 113, Berlin, wurde nach Paris verlegt. Die neue Adresse lautet:

Internationaler Gewerkschaftsbund, 9, Avenue d'Orsay, Paris VIIème.

*Eingegangene Beiträge:*

Für 1932:  
Hafentarbeiter Neuseeland . . . . . fl. 358.02

Für 1933:  
Französische Seeleute . . . . . fl. 120.—  
Belgische Strassenbahner . . . . . „ 400.—  
Schwedische Eisenbahner . . . . . „ 29.20  
Norwegische Lokomotivführer . . . . . „ 113.36

*Kongresse*

Schweizerische Transportarbeiter: vom 20. bis 22. Mai in Biel;

Englische Eisenbahnangestellte (R. C. A.): vom 22. bis 25. Mai in Felixstowe;

Argentinische Lokomotivführer: vom 30. Mai bis 2. Juni in Buenos-Aires;

Polnische Eisenbahner: am 11. und 12. Juni;

Schwedische Lokomotivführer: vom 11. bis 14. Juni in Stockholm.



## Einige Aufschlüsse über die Eisenbahnarbeitsgesetzgebung in den Vereinigten Staaten

Im nachstehenden geben wir gewissermassen eine Ergänzung der Informationen, welche wir bereits in der Februar- und Juli-Nummer des vorigen Jahrganges der „I.T.F.“ über die Personalorganisation, die Kollektivverträge, die Arbeitsgesetzgebung, die Methoden der Lohnberechnung, etc. gebracht haben.

*Die Organisation des Personals.* Ungefähr 3/4 des Personals (Ende 1932 waren ca. 1 Million Eisenbahner beschäftigt, gegen 2 Millionen i. J. 1920) sind organisiert. Das Personal gewisser Gesellschaften gehört sogar zu 100% der Gewerkschaft an. Wie die meisten Arbeitnehmer in den Vereinigten Staaten sind die Eisenbahner in Kategorien- und Berufsverbänden organisiert. Die Lokomotivführer gehören der Lokomotivführer-Föderation (Brotherhood of Locomotive Engineers) an, die Telegraphisten der Telegraphisten-Föderation (Order of Railroad Telegraphers), die Weichensteller dem Verband der Weichensteller Nord-Amerikas (Switchmen's Union of North America) etc. Insgesamt gibt es 40 Personalorganisationen, wovon einigen keinerlei Bedeutung zukommt. Eine grössere Anzahl derselben wird von sämtlichen Gesellschaften anerkannt. Manche wollen aber von der nationalen Organisation nichts wissen, sodass dort Betriebsgewerkschaften entstanden sind. Bisweilen kommt es auch vor, dass die Organisationsbereiche gewisser nationaler Gewerkschaften ineinandergreifen. Die 21 grössten Verbände, denen die Eisenbahner in ihrer Mehrheit angehören, bilden eine Art Interessengemeinschaft und nennen sich „standard railway unions“. Nachstehend die Namen der stärksten Gewerkschaften:

Lokomotivführer-Föderation (Brotherhood of Locomotive Engineers);  
 Föderation der Heizer und Lokomotivführer (Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen);  
 Verband der Schaffner (Order of Railway Conductors of America);  
 Föderation der Zugbediensteten (Brotherhood of Railroad Trainmen);  
 Verband der Weichensteller (Switchmen's Union of North America);  
 Telegraphisten-Föderation (Order of Railroad Telegraphers);  
 Internationale Föderation der Schmiede (International Brotherhood of Blacksmiths);  
 Internationale Föderation der Blechschmiede (Sheet Metal Workers' International Association);  
 Internationale Föderation der Elektrotechniker (International Brotherhood of Electrical Workers);  
 Internationale Föderation der Heizer und Schmierer (International Brotherhood of Firemen and Oilers);  
 Föderation der Angestellten im Streckendienst (Brotherhood of Maintenance of Way Employees);

Die Mitglieder einiger dieser Organisa-

tionen, z. B. der Lokomotivführer-Föderation, der Heizer- und Lokomotivführer-Organisation, derjenigen der Zugbediensteten, der Schaffner (kurz derjenigen, welche die speziellen Eisenbahnerberufsgruppen umfassen) sind ausnahmslos Eisenbahner, während die Mitglieder der Internationalen Föderation der Blechschmiede und der Föderation der Elektrotechniker nur zu einem gewissen Teile im Eisenbahndienst stehen. Die sog. Vier grossen Verbände, nämlich die Gewerkschaften des Personals im Zugförderungs- und Zugbegleitungsdienst (Lokomotivführer-Föderation, Föderation der Heizer- und Lokomotivführer, Verband der Schaffner, Föderation der Zugbediensteten) sind die ältesten. Sie zählen ca. 400 000 Mitglieder und gehören nicht dem amerikanischen Gewerkschaftsbund (American Federation of Labor) an. Demselben sind aber 16 andere Eisenbahnerverbände angeschlossen.

Im allgemeinen führen die Organisationen selbständig Verhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften. Die Gewerkschaft, welche die Angehörigen einer bestimmten Berufsgruppe organisiert, verhandelt gewöhnlich nicht über die Arbeitsbedingungen aller ihrer Mitglieder mit einer Direktion oder sämtlichen Gesellschaften, sondern jeweils mit einer Gesellschaft. Die Lohn- und Arbeitsbedingungen für ein und denselben Beruf sind übrigens im selben Eisenbahngebiet von Gesellschaft zu Gesellschaft verschieden. Bei manchen Gesellschaften gelten sogar für eine gewisse Beamtenkategorie (je nach den Bezirken für die Streckenbediensteten und je nach den Bahnhöfen für die Telegraphisten) ganz verschiedene Entlohnungssätze. Seit einigen Jahren jedoch ist eine entschiedene Tendenz zur Zusammenarbeit festzustellen. Der Eisenbahner-Abteilung (Railway Employees Department) des amerikanischen Gewerkschaftsbundes haben einige angeschlossene Organisationen der Werkstättenarbeiter bereits versprochen, ohne Zustimmung des Abteilungs-Vorstandes keine Arbeitsverträge abzuschliessen.

„Die vier grossen Verbände“ haben, im Gegensatz zu den andern, ebenfalls ausserhalb des amerikanischen Gewerkschaftsbundes stehenden Gewerkschaften, ihre Forderungen gewöhnlich bei allen Gesellschaften eines Gebietes eingereicht, und in zahlreichen Fällen sind sie auch gemeinsam — Schaffner und Zugbedienstete einerseits, Lokomotivführer und Heizer andererseits — vorgegangen. Im Jahre 1916

haben die vier Verbände von den Gesellschaften geschlossen die Einführung des achtstündigen Arbeitstages gefordert. Hier sind zum ersten Mal Forderungen nicht mehr distriktweise, sondern für das ganze Land (kollektiv) aufgestellt worden.

Vom Dezember 1917 bis Februar 1920 sind sämtliche Eisenbahnen der Vereinigten Staaten unter Regierungsaufsicht gestellt und alle Streitigkeiten aus dem Lohn- und Arbeitsverhältnis durch Kollektivverhandlungen für sämtliche Staaten zugleich geschlichtet worden. Nachdem die Eisenbahnen wieder in private Hand übergegangen waren, hat das Eisenbahnarbeitsamt (Railroad Labor Board) im Jahre 1920 eine allgemeine Erhöhung der Eisenbahnerlöhne angeordnet. Der erste Lohnabbau im Jahre 1921 erfolgte auf dem selben Wege. Nachdem das „Railroad Labor Board“ 1921 sämtliche national abgeschlossenen Verträge gekündigt hatte, gab es 1922 Anweisung zu einer zweiten Lohnherabsetzung, von der jedoch die Zugbediensteten, das Lokomotivpersonal und die Beamten im Telegraphendienst verschont blieben. Dieser Beschluss bedeutete das Ende der nationalen Tarifabschlüsse, die bis dahin trotz ihrer Lösung durch das Railroad Labor Board weiterbestanden hatten.

Die in bezug auf die Löhne 1923 und 1926 eingeführten Änderungen waren das Ergebnis von Verhandlungen der Organisationen mit den verschiedenen Eisenbahnbetrieben. Obgleich heute noch Kollektivverträge gelten, die grösstenteils zwischen gewissen Organisationen und gewissen Gesellschaften abgeschlossen wurden, haben es die Gewerkschaften verstanden, im Interesse ihrer Mitglieder zusammenzuarbeiten. Wie bereits erwähnt, haben in den Jahren 1931 und 1932 21 Verbände eine Interessengemeinschaft gebildet, die den Unternehmen bei der Drohung mit Lohnabbau eine geschlossene Abwehrfront gegenüberstellten.

In zahlreichen Distrikten ist die Zahl der gewerkschaftlich unorganisierten Bediensteten niedriger als die der organisierten.

*Die Arbeitsgesetzgebung.* — *Das Verfahren zur Verhütung und Beilegung gewerblicher Streitigkeiten.* Abgesehen von der Inkraftsetzung des Achtstundentagesgesetzes i. J. 1916 und der Zeit, wo die Eisenbahnen der Bundesregierung gehörten, sind sämtliche Streitfragen aus dem Lohn- und Arbeitsverhältnis einer dreigliedrigen Schlichtungsinstanz (darin waren vertreten: die betreffende Gesellschaft, das Personal und unabhängige Dritte) zur Regelung unterbreitet worden.

1887 nahm der Kongress das erste Bundesgesetz zur Regelung der Lohntarife bei den Eisenbahnen an. Im Jahre darauf erschien das „Arbitration Act“ genannte Gesetz über freiwillige Schiedssprechung und das Erhebungsrecht des Präsidenten der Vereinigten Staaten. Zahlreiche Angaben darüber entnehmen wir der Veröffentlichung des Internationalen Arbeitsamtes „Das Schlichtungswesen — Einzeldarstellungen der Regelung in den verschiedenen Staaten (Genf 1933)“, sowie dem ebenso umfangreichen wie ausgezeichneten Bericht des „National Transportation Committee“

über das Verkehrsproblem in den Vereinigten Staaten (The American Transportation Problem, Washington, 1933). Nachdem das Gesetz vom Jahre 1888 totor Buchstabe geblieben ist, trat an dessen Stelle 1898 das Erdmann-Gesetz (Erdmann-Act). Dieses Gesetz sah ein Vermittlungs- und Einigungsverfahren bei den Eisenbahnen, und, falls notwendig, auch ein Schiedsverfahren vor. Darin wurde jeder Streik oder jede Aussperrung für ungesetzlich erklärt. Das Gesetz kam aber erst 1906 zum ersten Mal zur Anwendung, und zwar hauptsächlich auf dem Gebiete des Einigungsverfahrens. 1913, nachdem durch eine blosser Vermittlung des Präsidenten ein Eisenbahnerstreik im Osten verhütet werden konnte, wurde das Erdmann-Gesetz durch ein neues, „Newlands Act“ genanntes Gesetz bekräftigt; trotz dieses Gesetzes aber konnte der 1916 heraufbeschorene Konflikt über die Frage des Achtstundentages nicht beigelegt werden. Der Streik konnte erst nach einem diesbezüglichen Beschlusse des Kongresses der Vereinigten Staaten, der sich für die Eisenbahner aussprach, verhütet werden.

1920, nachdem die Eisenbahnen wieder von privater Hand verwaltet wurden, wurde durch das Verkehrsgesetz vom 28. Februar 1920 eine ständige Untersuchungs- und Auskunftsstelle, das Eisenbahnarbeitsamt (Railroad Labor Board) genannt, errichtet, das in letzter Instanz zuständig war. Es bestand aus drei Vertretern der Gesellschaften, 3 Vertretern des Personals und 3 unabhängigen Vertretern, die alle auf 5 Jahre ernannt wurden. Streitigkeiten, die auf dem Wege von Verhandlungen nicht beigelegt werden konnten, mussten dem Eisenbahnarbeitsamt unterbreitet werden. Es waren allerdings keine Zwangsmassnahmen für die Durchführung seiner Sprüche vorgesehen. Da eine Reihe von Eisenbahngesellschaften und gewisse Personalorganisationen dem Amte seine Zuständigkeit absprachen, verlor dasselbe nicht nur bei den Eisenbahngesellschaften und Eisenbahnergewerkschaften, sondern auch in weiten Kreisen des Publikums an Ansehen.

Im Jahre 1926 tritt das noch heute geltende Eisenbahnarbeitsgesetz (Railway Labor Act) in Kraft, das alle im Eisenbahnwesen beschäftigten Berufe, einschliesslich der von den Eisenbahngesellschaften beschäftigten Seeleute, umfasst. Dieses Gesetz sieht Kollektivverhandlungen für das gesamte Gewerbe nicht vor. Bei den möglichen Verfahren kommen zunächst die Lohnregelungsstellen in Betracht. Diese Ämter sind nicht staatlich, sondern werden durch Vereinbarung zwischen den Gesellschaften und den Arbeitnehmern errichtet. Sie befassen sich mit Fragen, die sich aus Beschwerden des Personals, aus der Auslegung oder Durchführung von Vereinbarungen über Lohntarife, Vorschriften oder Arbeitsbedingungen ergeben. Streitigkeiten können aber erst dann den Lohnregelungsstellen unterbreitet werden, wenn Versuche zur Beilegung auf dem Verhandlungswege gescheitert sind. Die Stellen sind ständige Körperschaften. Die Gesellschaften und das Personal sind gleichmässig in ihnen vertreten. In der Regel werden die

Beschlüsse mit Stimmenmehrheit gefasst. Die Schiedssprüche sind bindend, Strafen sind aber keine vorgesehen. Kann keine Uebereinstimmung erzielt werden, so wird der Fall im Einigungs- oder Schiedsverfahren erledigt.

Zu diesem Zwecke wurde durch das Gesetz ein Einigungsamt für die gesamte Industrie der Vereinigten Staaten eingesetzt. Dieses Amt ist ebenfalls eine ständige Körperschaft. Es setzt sich aus 5 unparteiischen Mitgliedern zusammen, welche der Präsident der Vereinigten Staaten für einen Zeitraum von fünf Jahren ernannt. Die Kosten dieser Stelle werden vom Staate getragen. Auch dieses Einigungsamt soll sich erst dann mit Streitigkeiten befassen, wenn sie nicht vorher durch Verhandlungen oder ein entsprechendes Amt beigelegt werden konnten. Das Einigungsamt kann von jeder der Streitparteien angerufen werden oder auch selbst seine Vermittlung anbieten. Ist diese erfolglos, so kann das Amt den Parteien vorschlagen, sich einem Schiedsverfahren zu unterwerfen. Bedarf nach Ansicht des Amtes die Lage dringend einer Lösung oder befürchtet es die Unterbrechung eines unentbehrlichen Dienstes, so erstattet es dem Präsidenten der Vereinigten Staaten Bericht, der einen Untersuchungsausschuss (Emergency Board genannt) ernennen kann; dieser Ausschuss hat dem Präsidenten innerhalb 30 Tagen nach seiner Errichtung Bericht zu erstatten. Für diese Zeit haben sich die Parteien zu verpflichten, den Streitfall beruhen zu lassen. Eine Aenderung des Sachverhalts ist nur bei einer Verständigung zwischen den Parteien möglich.

In dem Gesetze von 1926 ist ferner die Bestimmung enthalten, dass jede Partei ihre Absicht, irgendwelche Veränderungen an den Lohnsätzen, Vorschriften oder Arbeitsbedingungen vorzunehmen oder zu fordern, 30 Tage vorher schriftlich zur Kenntnis zu bringen hat, damit Verhandlungen eingeleitet werden können. In diesen 30 Tagen dürfen die Gesellschaften weder einen Lohnabbau noch sonstige Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen durchführen. Sind sich die Parteien darüber einig, dass der Konflikt im Schiedsverfahren beigelegt wird, so können sie eine solche Stelle anrufen. Jede der Parteien ernannt einen Beisitzer und beide Parteien ernennen gemeinsam ein unparteiisches Mitglied. Können sie sich darüber nicht einigen, so wird das dritte Mitglied von der Einigungsstelle ernannt. Die Zahl der Mitglieder kann auch doppelt so gross sein, wenn dies vereinbart wird. In der Vereinbarung über das Schiedsverfahren muss bestimmt werden, dass ein Mehrheitsbeschluss des Schiedsgerichtes bindend ist. Die so gefällten Schiedssprüche werden von den dafür zuständigen Gerichten wie Gerichtsentscheide eingetragen. Sie sind vollstreckbar, wenn sie nicht auf Antrag einer der beiden Parteien vom Bezirksschiedsgericht verworfen werden oder keine Berufung bei den „Wandergerichten“ (Circuit Courts of Appeals = Berufungsinstanzen, die nach einem festen Plan von Ort zu Ort wandern) eingelegt wird. Seit 1926 konnten durch dieses Schieds- und Ein-

igungsverfahren 29 Streikbewegungen, die auf Grund günstiger Abstimmungsergebnisse der Gewerkschaften auszubrechen drohten, verhütet werden. Die Vermittlungsämter haben in dieser Zeit 515 Fälle erledigt. 229 Streitfälle wurden schiedsgerichtlich beigelegt.

Verfahren zur Verhütung und Beilegung gewerblicher Streitigkeiten bestehen auch noch ausserhalb des amtlichen Rahmens, u. z. durch Zusammenwirken von Gewerkschaft und Arbeitgeber. In neuerer Zeit ist in den Vereinigten Staaten eine Zunahme der Anzahl Betriebsgewerkschaften (Company Unions) festzustellen. Nur wenige dieser Gewerkschaften aber stehen mit der übrigen Gewerkschaftsbewegung in Verbindung, zudem letztere dieses Organisationssystem verwirft.

(Fortsetzung folgt).



## Die Verschlechterung der Pensionen und der Urlaubsbestimmungen bei den österreichischen Bundesbahnen

Am 13. April d. J. hat die Regierung Dollfuss eine Notverordnung herausgegeben, wodurch die ohnehin schon schlechte Lage des österreichischen Eisenbahnpersonals noch mehr verschlimmert wird. Durch diese, ohne Befragung des Parlamentes erlassene Verordnung werden die aktiven Eisenbahnbediensteten eines wesentlichen Teiles ihrer Zulagen und Nebenbezüge beraubt, der Urlaub vieler wird verkürzt und zahllose pensionierte Beamte, Menschen, welche ihr ganzes Leben lang ihre Arbeitskraft den Eisenbahnen gewidmet und sie in deren Dienst verbraucht haben, werden — der Ausdruck ist keineswegs zu stark — Not und Elend ausgeliefert.

Ueber 60 000 Eisenbahner werden von der Kürzung der Zulagen und Nebenbezüge betroffen. Dadurch vermindert sich das Einkommen der unteren Beamten um 12 bis 40%. Diesbezügliches Zahlenmaterial haben wir in unserm Pressebericht No. 9 veröffentlicht.

### Die Pensionen.

Nach der wichtigsten Bestimmung in der Notverordnung wird derjenige Teil der Bezüge, welcher als Pensionsbemessungsgrundlage gilt, von 90 auf 78,3% herabgesetzt. Die ersten 10 anrechenbaren Dienstjahre geben Anspruch auf eine Höchstpension von 40% (früher 50%) der Pensionsbemessungsgrundlage. Für jedes Jahr, das nach Vollendung des 10. bis zur Vollendung des 35. anrechenbaren Dienstjahres zurückgelegt wird, erhöht sich die so errechnete Summe um 2,4%.

Lokomotivbedienstete, Angestellte im Zugbegleitungs- und im Verschubdienst, deren Pension nach den Dienstvorschriften mehr als 100% (nach 35 Dienstjahren macht sie 125% der Pensionsbemessungsgrundlage aus) der Bemessungsgrundlage ausmacht, stehen in Zukunft nur noch teilweise im Genuss dieser Vergünstigung. Der 100% übersteigende Teil wird nämlich um die Hälfte gekürzt. Die diesem Personal bisher gewährte anrechenbare Sonderzulage wird nicht gekürzt, wenn bahnärztlich

festgestellt wird, dass ein Bediensteter der genannten 3 Dienstabteilungen wegen Dienstuntauglichkeit, die mit seiner Verwendung in dem betreffenden Dienstzweig in ursächlichem Zusammenhang steht, pensioniert werden muss. Stellt sich aber bei der ärztlichen Untersuchung heraus, dass die Dienstuntauglichkeit nicht in direktem Zusammenhang mit der Verwendung in dem fraglichen Dienst steht, so erfährt die Zulage eine Kürzung.

In den nachstehend aufgeführten Beispielen sind an den zwischen 205 und 293,33 S schwankenden Beträgen noch 8,85%, an denen von 293,34 bis 433,33 S 10,35% und an den Beträgen von über 433,33 S 11,35% auf Grund der Verlängerung des Gesetzes über die Sanierung der Finanzen der österreichischen Bundesbahnen bis Ende 1935 in Abzug zu bringen.

Beispiele: a)

Vor der Notverordnung erhielt ein pensionierter Lokomotivführer monatlich 366,95 S (= 10,35 %). Heute beträgt seine Pension nach der Bemessungsgrundlage von 78,3 % = 332,73 S (d. i. ein Verlust von 9,3 %). Die Kürzung von 10,35 % ist noch vorzunehmen).

b)

Fall eines Lokomotivführers, der nach 24 Dienstjahren am 1. Juni 1933 pensioniert wird, ohne dass seine Dienstuntauglichkeit mit der Verwendung in seinem Dienstzweig in ursächlichem Zusammenhang steht.

Gehalt (einschliesslich verkürzte Sonderzulage) 362,02 S. Davon 78,3 % = 283,46 S (Bemessungsgrundlage). Dieser Bedienstete hatte nach 24 Dienstjahren Anspruch auf 100,4 % dieser Grundlage, nach der neuen Verordnung auf 100,2 %. Die Pension beträgt daher 100,2 % von 283,46 S. = 284,03 S (d. i. ein Verlust von 22,6 %). Diese Summe wird noch um weitere 8,85 % gekürzt.

c)

Fall eines Lokomotivführers, der nach 24 Dienstjahren am 1. Juni 1933 pensioniert wird, und dessen Dienstuntauglichkeit mit der Verwendung in seinem Dienstzweig in ursächlichem Zusammenhang steht.

Gehalt (einschliesslich nicht verkürzte Sonderzulage) 424,10 S. Davon 78,3 % = 332,07 S (Bemessungsgrundlage). 100,2 % von 332,07 S = 332,73 S Pension, die noch um 10,35 % zu kürzen ist.

Lokomotivführer, der nach 17 Dienstjahren am 1. Juni 1933 pensioniert wird, ohne dass seine Dienstuntauglichkeit mit der Verwendung in seinem Dienstzweig in ursächlichem Zusammenhang steht.

Gehalt (einschliesslich verkürzte Sonderzulage) 362,02 S. Davon 78,3 % = 283,46 S (Bemessungsgrundlage). Auf Grund der 17 Dienstjahre hat er Anspruch auf 73,6 % der Grundlage, nämlich auf 208,63 S.

Ein nach 17 Dienstjahren infolge Dienstuntauglichkeit, die mit der Verwendung in seinem Dienstzweig in ursächlichem Zusammenhang steht, pensionierter Lokomotivführer wird nach den neuen Bestimmungen 244,40 S erhalten.

Schaffner, der nach 20 Dienstjahren pensioniert wird.

Vor der Notverordnung: 227,27 S  
Nach „ „ 207,15 „

(Dieser Betrag wird vermindert auf 75,01 S, wenn die Dienstuntauglichkeit nicht in ursächlichem Zusammenhang mit der Verwendung in dem betreffenden Dienstzweig steht).

Zugführer, der nach 35 Dienstjahren am 1. April 1933 pensioniert wird.

Pensionsbemessungsgrundlage: 338,15 S (90 %).  
125 % der Grundlage: 422,69 „

Nach Inkraftsetzung der Notverordnung wurde die 90%ige Pensionsbemessungsgrundlage auf 78,3% und die 125%ige auf 112,5% herabgesetzt, sodass die Pension statt 422,69 S 346,82 S (180% weniger) beträgt. An dieser Summe werden noch weitere 10,35% in Abzug gebracht.

An folgenden weiteren Beispielen sei noch gezeigt, welchem Elend jetzt zahlreiche Eisenbahner ausgeliefert sind:

Ein Verschieber, der nach 14 Dienstjahren untauglich geworden, verheiratet und Vater eines Kindes ist, erhält monatlich 149 S. Ein aktiver Bahnhelfer mit 19 Dienstjahren, verheiratet und Vater von 2 Kindern, verdient heute 205 S monatlich. Ein geschulter Arbeiter, der 16 Jahre im Dienst, verheiratet und Vater zweier Kinder ist, erhält im Monat 220 S. Wir könnten sogar den Fall eines pensionierten Bundesbahners anführen, der 100 S im Monat bezieht. Seine Wohnungsmiete beträgt allein schon 45 S und mit den restlichen 55 S muss er noch Frau und Kind unterhalten.

Urlaub.

Die Eisenbahner wurden in 2 Bedienstetenkategorien eingeteilt: in die eigentlichen Angestellten und in die „manuellen“ Bediensteten.

	Urlaub der eigentlichen Angestellten				
	Dienstjahre über				
	5-10	11-15	16-20	21-25	25
Vor der Notverordnung	3	3	4	4	4
Nach „ „	2	3	3	4	4



## Die Deutsche Reichsbahn passt sich der neuen Barbarei an

Die Reichsbahndirektion und deren Leiter, der Herr Dorpmüller-Janus, der Mann, dem jeder Regierungswechsel neue Ehren und neue einträgliche Ämter gebracht hat, stellen sich rückhaltlos in den Dienst des „nationalen Wiederaufbaues“. Am 18. April wurde eine Verordnung erlassen, auf Grund welcher die Personalordnung eine wesentliche Aenderung erfuhr. Die nachstehenden Paragraphen zeigen, was nunmehr die Eisenbahner ihre Passivität und die Aufgabe des Grundsatzes des Klassenkampfes im Laufe der Jahre, in denen Reaktion und Gewalt aufkam und sich zur vollen Blüte entfaltete, kosten wird.

Die Bestimmungen in der neuen Verordnung wurden getroffen auf Grund des „Reichsgesetzes zur Wiederherstellung des Berufsbeamtentums“ vom 7. April d. J.

Tonangebend ist Paragraph 1 mit folgender Bestimmung: „Beamte können aus dem Amt entlassen werden, auch wenn die nach der Personalordnung hierfür erforderlichen Voraussetzungen nicht vorliegen.“ Durch diese Anordnung können den Eisenbahnern alle Garantien für die Sicherheit ihrer Arbeitsstelle, die sie sich in jahrelangen schweren Kämpfen errungen haben, willkürlich entzogen werden.

Der volle Hass der Nazi wirkt sich im 2. Paragraphen aus, worin es heisst:

„Beamte, die seit dem 9. November 1918 in das Beamtenverhältnis eingetreten sind, ohne die für ihre Laufbahn vorgeschriebene oder übliche Vorbildung oder sonstige Eignung zu besitzen, sind aus dem Dienste zu entlassen. Auf die Dauer von drei Monaten nach der Entlassung werden ihnen ihre bisherigen Bezüge belassen.“

Ein Anspruch auf Wartegeld, Ruhegeld oder Hinterbliebenenversorgung und auf Weiterführung der Amtsbezeichnung, des Titels, der Dienstkleidung und der Dienstabzeichen steht ihnen nicht zu.“

Dieser Paragraph 2 ist ein zweischneidiges Schwert! Einesteils ist er gegen die Reichsbahndirektion selber gerichtet. Das Unternehmen gibt damit indirekt zu, dass es Betriebsabteilungen, von denen die Verkehrrsicherheit abhängt, 15 Jahre lang ungeeigneten Beamten anvertraut hat!

Urlaub der vorwiegend manuell tätigen Bediensteten

	Dienstjahre über				
	bis 5	6-10	11-15	16-20	20
Vor der Notverordnung	2	3	3	4	4
Nach „ „	1	2	2	2	2

Einige Bedienstetenkategorien, deren Arbeit vorwiegend „manuell“ ist und deren Urlaub ohne Rücksicht darauf, ob sie als Angestellte zu betrachten sind, auf Grund des Arbeiterurlaubsgesetzes festgesetzt wird.

Verschieber, Signalhelfer, Schrankenwärter, Weichen- und Stellwerkswärter, Lokomotivwärter, Kranführer, Bahnsteigschaffner (in grossen Bahnhöfen), Güterzugschaffner, Begleitpersonal auf elektrischen Lokomotiven (2. Mann), Heizer, Weichenaufseher, Aufseher im Verschiebedienst, Wärter in verschiedenen Bahnhofsanlagen und Werkstätten.

Müsste die erste „Wiederherstellungs“-Massnahme nicht in der Entlassung eines Direktors bestehen, der viele Jahre lang so minderwertige Beamte geduldet, und deren Eintritt in das Beamtenverhältnis gutgeheissen hat?

Durch die Dehnbarkeit dieses Paragraph 2 können ausserdem alle Rachegefühle befriedigt werden.

Im 3. Paragraphen wird die faschistische Demagogie in eine pseudowissenschaftliche Form gekleidet: „Beamte, die nicht arischer Abstammung sind, sind in den Ruhestand zu versetzen“. Die Verordnung unterlässt, eine nähere Umschreibung der „arischen Rasse“ zu geben. Wer hat je einen „Arier“ gesehen? Jedermann weiss, dass es wenige Begriffe gibt, die verwirrt sind als gerade der über Rasse und dass man sich in einem solchen Labyrinth vollständig verliert, sobald man ehrlich versucht, sich darin zurechtzufinden. Manche Gelehrte kennen 17 Rassen, andere 41. Die „Arier“ sind übrigens von einem französischen Schriftsteller, Graf von Gobineau, regelrecht ersonnen worden, und in keinem Lande sind die Rassen so miteinander vermischt, als gerade in Deutschland. Im Namen hohler, unwissenschaftlicher Doktrinen, die wegen ihrer Einseitigkeit umsomehr gefährlich sind, wird also die Laufbahn und Existenz Tausender von Menschen, die ihre besten Jahre in den Dienst der Allgemeinheit gestellt haben, vernichtet.

Paragraph 4 ist nicht vom Geiste einer Scheinwissenschaft, sondern von brutalster Gewalt und gemeinstem Hasse getragen:

„Beamte, die nach ihrer bisherigen politischen Betätigung nicht die Gewähr dafür bieten, dass sie jederzeit rückhaltlos für den nationalen Staat eintreten, können aus dem Dienst entlassen werden. Auf die Dauer von drei Monaten nach der Entlassung werden ihnen ihre bisherigen Bezüge belassen. Von dieser Zeit an erhalten sie drei Viertel des Ruhegeldes...“

Was aber eine Konzession zu sein scheint, ist in sonderbarer Weise durch Paragraph 8 eingeschränkt, der die notwendigen Vor-

aussetzungen zur Erlangung der Teilpension ungeheuer erschwert:

„Den nach Par. 3 und 4 in den Ruhestand versetzten oder entlassenen Beamten wird ein Ruhegeld nicht gewährt, wenn sie nicht mindestens eine zehnjährige Dienstzeit vollendet haben“.

In Paragraph 12 hat der Sadismus der Verfasser dieser Anordnungen erst recht freien Lauf:

„Gegen die auf Grund dieser Bestimmungen in den Ruhestand versetzten oder entlassenen Beamten ist auch nach ihrer Versetzung in den Ruhestand oder nach ihrer Entlassung die Einleitung eines Dienststrafverfahrens wegen der während des Dienstverhältnisses begangenen Verfehlungen mit dem Ziele der Aberkennung des Ruhegeldes, der Hinterbliebenenversorgung, der Amtsbezeichnung, des Titels, der Dienstkleidung und der Dienstabzeichen zulässig. Die Einleitung des Dienststrafverfahrens muss spätestens am 31. Dezember 1933 erfolgen“.

Am schwersten betroffen werden die Eisenbahner mit einer Dienstzeit von weniger als 10 Jahren. Tausende und Abertausende junger Menschen, die erst eine Familie ge-

gründet haben, werden brotlos und grenzenlosem Elend ausgeliefert, denn wegen ihrer politischen Ueberzeugung verjagte Männer können den trügerischen Versprechungen Hitlers keinen Glauben schenken.

Herr Dorpmüller, Direktor der Reichsbahn, des grössten staatlichen Unternehmens der ganzen Welt, Vorsitzender der Internationalen Kommission für Oeffentliche Arbeiten des Völkerbundes, Mitglied des ständigen Ausschusses des Internationalen Eisenbahnverbandes, Delegierter der Reichsbahn zum Kongresse des Internationalen Eisenbahnverbandes in Kairo, Mitglied des Verwaltungsausschusses des Internationalen Eisenbahnverbandes, etc., dieser „grosse Mann“ der bürgerlichen Gesellschaft ist im Grunde genommen ein recht armseliger Mensch. Durch Unterzeichnung dieser schändlichen Bestimmungen, die aller Kultur und Menschlichkeit Hohn sprechen, hat er sein eigenes Urteil unterschrieben.



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

II (Schluss). Ueberall trifft der Kraftwagen die Eisenbahn an ihrer empfindlichsten Stelle, und zwar nimmt er ihr im Fernverkehr gewinnbringende Güter der obersten Tarifklassen ab. Diesem Angriff gegenüber sind die Eisenbahnen schutzlos, denn an eine Aenderung des wichtigsten Tarifgrundsatzes, Massengüter den wertvollen Gütern bei der Tarifgestaltung zu bevorzugen, darf im Interesse der Allgemeinheit, insbesondere der arbeitenden Klasse, nicht gedacht werden. Die Ueberlegenheit des Kraftwagens auf weite Entfernungen ist also nur eine scheinbare.

Alle Versuche, innerhalb der Verkehrswirtschaft gesunde Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, sind fehlgeschlagen. Sie mussten fehlschlagen, weil es, wie vorne angedeutet worden ist, als vollständig ausgeschlossen gelten muss, dieses Ziel zu erreichen. Jedes Verkehrsmittel hat seine besondere Eignung für ganz bestimmte Verkehrsaufgaben. Weil es so und nicht anders ist, kann an eine Beseitigung der immer unhaltbarer werdenden Zustände innerhalb der Verkehrswirtschaft erst gedacht werden, wenn eine zentrale staatliche Stelle geschaffen wird, deren Aufgabe es sein muss, jedem Verkehrsmittel solche Verkehrsaufgaben zur Erledigung zuzuweisen, die seiner besonderen Eignung entsprechen, um dadurch den jetzigen Zustand des Kampfes aller gegen alle zu beseitigen und an dessen Stelle ein normales Verhältnis der gegenseitigen Unterstützung und Ergänzung zu setzen, das allein dem ureigensten Wesen des Verkehrs entspricht. Deshalb ist eine Zentralisation des gesamten öffentlichen Verkehrs in der Hand des Staates notwendig.

Für Deutschland schlägt der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands die Schaffung eines Verkehrsamtes vor, das dem Verkehrsminister unterstehen soll. Die-

ser amtlichen Stelle soll die Aufgabe zufallen, den öffentlichen Personen-, Güter- und Nachrichtenverkehr, sowie den Bau und die Unterhaltung der Fahrbahnen und Verkehrswege nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten planmässig zu betreiben. Zu diesem Zwecke sollen die im Privateigentum befindlichen Verkehrsunternehmungen gegen Entschädigung in das Eigentum des Reichs oder anderer öffentlicher Körperschaften überführt werden, und zwar zunächst alle Eisenbahnen, alle Strassenbahnen, der Güterfernverkehr durch Kraftwagen und die Linienseeschifffahrt.

Zu den speziellen Aufgaben des Reichsverkehrsamts sollen gehören:

- 1.) die Aufteilung des Verkehrs entsprechend der Leistungsfähigkeit und der Eignung der einzelnen Verkehrszeuge;
- 2.) der Aufbau eines organischen Verkehrsnetzes;
- 3.) die Aufstellung einheitlicher Verkehrspläne;
- 4.) die Schaffung eines Tariffsystems nach gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Im übrigen soll es Sache des Verkehrsamts sein, einheitliche Richtlinien für die Führung der im öffentlichen Eigentum befindlichen Verkehrsunternehmungen aufzustellen, die Verwendung der für Anlagezwecke bestimmten Mittel laufend zu kontrollieren, Grundsätze für die Regelung der Personalverhältnisse aufzustellen und eine zweckmässige Zusammenfassung des Bau- und Beschaffungswesens vorzunehmen.

Die im öffentlichen Eigentum befindlichen oder zu überführenden Verkehrsunternehmungen sollen zu Betriebsgesellschaften zusammengefasst werden, und zwar sollen Zentrale Betriebsgesellschaften errichtet werden für die Eisenbahnen, für den Postverkehr, für das Flugwesen, für den Kraftwagenverkehr, für die Flussschiff-

fahrt und für die Seeschifffahrt. Regionale Betriebsgesellschaften sollen für die dem örtlichen Verkehr dienenden Unternehmungen, wie Strassenbahnen, Kraftverkehr, Schifffahrt usw. gebildet werden.

Die Betriebsgesellschaften sollen selbständige wirtschaftliche Unternehmungen sein, und zwar sollen sie eine Betriebs- und Rechtsform erhalten, wie sie für die Eisenbahnen in der deutschen Reichsverfassung vorgeschrieben sind. Das heisst also: Selbständigkeit und Eigenverantwortlichkeit für diese Betriebsgesellschaften, aber doch Eingliederung in den Etat und in die Rechnung des Reichs und staatliche und parlamentarische Kontrolle der Geschäftsführung und der Finanzen.

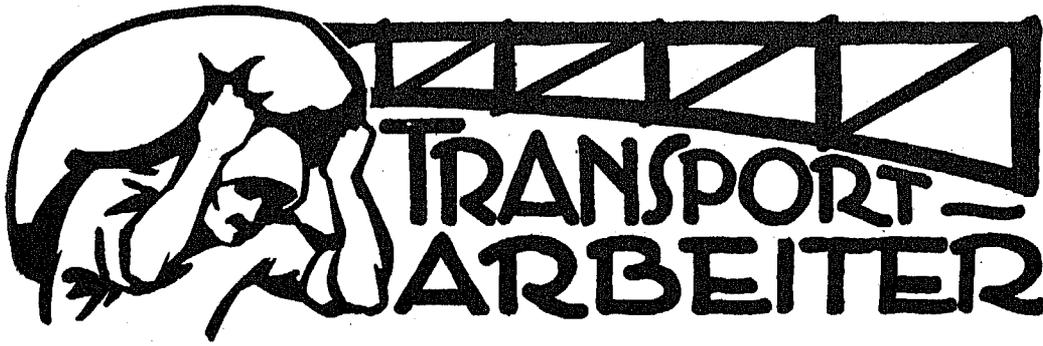
Die zunächst im Privateigentum verbleibenden Verkehrsunternehmungen sollen vom Reichsverkehrsamt zu Verkehrsvereinigungen zusammengeschlossen werden, und zwar ist an eine Anlehnung an die an vielen Stellen bestehenden Zwangskartelle dieser Unternehmungen gedacht worden. Für jede Betriebsgesellschaft soll ein Verwaltungsrat geschaffen werden, an dem die Gewerkschaften des Verkehrspersonals angemessen beteiligt werden sollen. Auch für die Verwaltung des Reichsverkehrsamts ist eine angemessene Beteiligung der gewerkschaftlichen Spitzenverbände verlangt worden.

Die deutschen Eisenbahner sind sich darüber klar, dass sich dieser in grossen Zügen entwickelte Plan nicht sofort in die Wirklichkeit umsetzen lässt, aber sie sind der Meinung, dass es die Aufgabe der Arbeiter in allen Ländern ist, die Zentralisation des Verkehrswesens beim Staate und seine planmässige Führung im Interesse der Gesamtheit anzustreben und für die Verwirklichung dieser sozialistischen Forderung zu kämpfen.

(Fortsetzung von Seite 58).

den kann? Diese Fragen bedürfen ganz bestimmt noch der Klärung, ganz abgesehen davon, dass, wie aus den Antworten ersichtlich, die Meinung unserer Kollegen über die Frage selbst keine einheitliche ist. Einige Kollegen befürchten, dass durch die Einführung der Doppelbesetzung der Lastkraftwagenverkehr wirtschaftlich so geschädigt wird, dass er zum Erliegen kommt. Wir bitten unsere Kollegen, diese Frage ganz besonders ihrer Betrachtung zu unterziehen.

Wir haben diesen Weg der Veröffentlichung der uns zugegangenen Antworten gewählt, um unseren Organisationen ein Bild der Meinungen zu übermitteln, damit auf dieser Grundlage unermüdet und ohne Zeitverlust an diesen wichtigen Fragen weitergearbeitet werden kann. Wir geben der Erwartung Ausdruck, infolge dieser Veröffentlichung von den uns angeschlossenen Organisationen nunmehr ausführliche Antworten zu bekommen, worin sie sich eindeutig auf einen Standpunkt, möglichst mit ausführlicher Begründung, festlegen. Nur so wird es dem Sekretariat möglich sein, danach eine einheitliche Formulierung zu finden, die auf der Konferenz des Kraftfahrerbeirates der I.T.F. beraten werden kann.



## Höchstarbeit für Kraftfahrer auf Auslandsreisen und Besetzung der Lastkraftfahrzeuge im Ueberlandverkehr mit 2 Kraftfahrern!

(Beschluss des Prager I.T.F.-Kongresses, August 1932).

In Erledigung des ihm vom Prager Kongress gewordenen Auftrages hat das Sekretariat eine Umfrage über die Höchstarbeit für Kraftfahrer auf Auslandsreisen und Besetzung der Lastkraftfahrzeuge im Ueberlandverkehr mit 2 Kraftfahrern, durchgeführt. Das Ergebnis wird im folgenden veröffentlicht, soweit uns Antworten zugegangen sind.

### *Internationale Festlegung der Höchstarbeit für Kraftfahrer auf Auslandsreisen!*

*Dänemark* befürwortet die internationale Festlegung der Höchstarbeit.

*Deutschland* fordert ebenfalls die Festlegung und fügt eine Anzahl Berichte über Unfälle infolge Uebermüdung bei, woraus die Notwendigkeit der Arbeitszeit-Begrenzung hervorgeht.

*England-Transportarbeiter* teilen mit, dass für sie die internationale Festlegung wegen Englands insularer Lage weniger Bedeutung hat, aber die Einführung einer solchen Festlegung von ihnen unterstützt wird.

*England-Handelsarbeiter* berichten, dass soweit die Betriebe in Frage kommen, wo ihre Mitglieder beschäftigt sind, keine Fahrten über insgesamt 450-600 km. pro Tag ausgeführt werden. Auslandsfahrten kommen wegen Englands Lage fast überhaupt nicht vor. Die internationale Festlegung wird befürwortet.

*Estland-Chauffeurs (Tallinn)* fordern, die Arbeitszeit für das Ausland befahrende Kraftfahrer auf höchstens 10 Stunden (mit Unterbrechungen) für jede 24 Stunden festzulegen. Falls jedoch mehrere Tage hintereinander gefahren werden muss, muss diese Arbeitszeit auf 8 Stunden für jede 24 Stunden herabgesetzt werden.

*Holland-Chauffeurs und Eisen- und Strassenbahner* fordern in Uebereinstimmung, dass die Höchstarbeit auf Auslandsreisen international auf 8 Std. täglich oder 48 Std. wöchentlich in Anlehnung an das Washingtoner Arbeitszeitabkommen festgelegt werde.

*Norwegen-Transportarbeiter* haben auf ihrem Kongress im Juni 1932 die Forderung einer Höchstfahrzeit von 10 Stunden täglich aufgestellt. Dieses soll sowohl für Berufskraftfahrer als auch für Herrenfahrer und im In- wie auch im Auslande Geltung haben. Für Norwegen selbst ist ein diesbezüglicher Gesetzentwurf bei den Behörden eingereicht worden.

*Oesterreich.* Die österreichischen Genossen erklären, dass es unbedingt notwen-

dig ist, die Höchstarbeit auf Auslandsreisen international festzulegen. Sie fordern dabei eine mindestens 36stündige, ununterbrochene Ruhezeit pro Woche für Kraftfahrer auf Auslandsreisen.

*Schweden-Transportarbeiter* sind grundsätzlich für die internationale Festlegung. Diese Bestimmungen dürfen aber nicht nur auf dem Papier stehen. Die nächste I.T.F.-Kraftfahrerberatungsitzung muss die endgültige Fassung dieser internationalen Bestimmungen beschliessen.

*Schweiz.* Es wird ebenfalls die internationale Festlegung gefordert. Soweit die schweizerische Gesetzgebung in Frage kommt, sind die schweizer Genossen bereits bemüht, Bestimmungen über Höchstarbeit der Kraftfahrer, soweit sie auf schweizerischem Gebiet fahren, zum Schutze gegen Uebermüdung in die Gesetze hineinzubekommen.

*Tschechoslowakei-Tschechische Kraftfahrer* fordern die internationale Festlegung der Höchstarbeit für Kraftfahrer auf Auslandsreisen auf 8 Stunden täglich.

Soweit die Mitteilungen unserer angeschlossenen Organisationen. Für das Sekretariat bleibt die Aufgabe, die endgültige Formulierung der Forderung vorzubereiten. Da wir aber kein Interesse daran haben, dass irgendwelche Bestimmungen internationaler Art Wirklichkeit werden, die später nur auf dem Papier stehen, so sind wir gezwungen, in dieser Formulierung klar zum Ausdruck zu bringen, wie diese Bestimmungen international gehandhabt werden sollen. Dies ist zweifellos die Schwierigkeit. In der Beantwortung unserer Rundfrage haben wir leider auch keine Hinweise bekommen. Da die Angelegenheit von so grosser Bedeutung ist, werden wir auf diesem Wege noch einmal versuchen, zu positiven Ergebnissen zu kommen. Wir stellen daher folgende Vorschläge: Soll die Höchstarbeit auf Auslandsreisen nach Stunden oder Kilometer-Tagesleistung begrenzt werden? Oder soll man sich damit begnügen, dass die Kraftfahrer beim Ueberschreiten der Grenze den Kraftfahrergesetzen des betreffenden Landes unterliegen, und in diesen Ländern eben die

Arbeitszeit für Kraftfahrer auch im Interesse der Verkehrssicherheit begrenzt wird?

Die Notwendigkeit der Festlegung der Höchstarbeit wird niemand bestreiten, aber immer bleibt die Frage, wie soll die Einhaltung der evtl. Bestimmungen gewährleistet werden? Die Forderung selbst birgt keine Schwierigkeiten. Welche Möglichkeiten bestehen nun zur Kontrolle? Beim Grenzübertritt kann vom Kraftfahrer verlangt werden, dass er das Reiseziel angibt, dieses Reiseziel wird mit dem genauen Zeitpunkt des Grenzübertritts in das Tryptique eingetragen. Da alle Kraftfahrzeuge, die eine Grenze überschreiten, mit einem Nationalitätsabzeichen versehen sein müssen, können die Polizeibeamten der Länder angewiesen werden, ausländische Wagen besonders auf die Einhaltung der eingetragenen Reiseroute zu kontrollieren. Ja, man könnte im Interesse der Verkehrssicherheit sogar soweit gehen, dass wenn der Kraftfahrer an der Grenze nicht die ganze Reiseroute eintragen lassen kann oder will, er verpflichtet ist, sich von der Ortspolizeibehörde seiner ersten Reiseroute, die an der Grenze unbedingt angegeben und eingetragen werden muss, vor der Weiterreise wiederum Zeitpunkt der Abreise und nächstes Reiseziel oder weitere Reiseroute eintragen zu lassen. Nur so erscheint es uns möglich, mit Hilfe einer international festzulegenden Höchstkilometerzahl pro Tag Fahrleistung, die auf dem Wege eines internationalen Abkommens von den Ländern festgesetzt wird, tatsächlich etwas zu schaffen, was zwar noch kein Idealzustand wäre, aber doch vielen Uebelständen abhelfen würde. Wir bitten unsere angeschlossenen Organisationen, diese Angelegenheit zu beraten und evtl. noch bessere Vorschläge zu machen, ehe wir dazu übergehen, irgendwelche konkreten Formulierungen auszuarbeiten. Wir halten es für angebracht, schon jetzt daran zu arbeiten, damit die nächste Kraftfahrerkonferenz schon Grundlagen vorfindet, auf der sie die endgültigen Beschlüsse fassen kann.

*Lastkraftfahrzeuge im Ueberlandverkehr müssen mit mindestens zwei Kraftfahrern besetzt sein!*

*Dänemark* befürwortet die Einführung einer solchen Bestimmung in die Kraftfahrzeug-gesetze.

*Deutschland* fordert ebenfalls die dringende Einführung derartiger Bestimmungen und weist an Hand von Unfällen, die auf Uebermüdung der Lastkraftfahrzeugführer im Ueberlandtransportverkehr zurückzuführen waren, auf die Notwendigkeit solcher Bestimmungen hin.

*England-Transport- und Handelsarbeiter.* Die beiden Organisationen erklären in Uebereinstimmung, unbedingt für die Einführung solcher Bestimmungen in den Ländern, wo auf andere Weise noch keine Regelung getroffen ist, eintreten zu wollen. In England selbst sind allerdings sehr weitgehende Bestimmungen für den gesamten Kraftverkehr im engl. Wegegesetz von 1930 enthalten, sodas von solchen Missständen wie z. B. in Deutschland nicht geredet werden kann.

*Estland-Chauffeure (Tallinn)* teilen mit, dass die Doppelbesetzung von Lastkraftfahrzeugen sicher wünschenswert wäre. Aber in Estland hat man in dieser Richtung sehr wenig Erfahrung, da der längste Weg des Landes (Querschnitt) höchstens 460 km. ausmacht.

*Holland-Chauffeure und Eisen- und Strassenbahner* fordern in Übereinstimmung, dass wenn im interlokalen Transportverkehr der Weg 300 km. (hin und zurück gerechnet) und diese Fahrt plus evtl. Lade- und Entladearbeit eine Dienstzeit von mehr als 9 Stunden erfordert, mindestens zwei Kraftfahrer auf dem Lastkraftfahrzeug vorhanden sein müssen.

*Norwegen-Transportarbeiter* berichten, dass in Norwegen Fahrten mit Lastkraftwagen ins Ausland so gut wie nie vorkommen, weswegen die Frage für die Norweger nicht so bedeutend sei. Im übrigen glauben unsere norwegischen Berufskollegen, dass die zwangsweise Besetzung mit zwei Kraftfahrern den Lastkraftwagenverkehr drosseln würde.

*Oesterreich-Transportarbeiter* berichten, dass nach ihrer Meinung die gesetzmässige Besetzung mit zwei Kraftfahrern unweigerlich dazu führen würde, dass das Kraftfahrzeug gegenüber den anderen Transportmitteln seine Konkurrenzfähigkeit verliert. Die österreichischen Kollegen glauben, dass für die Sicherheit des Verkehrs in anderer Weise, z. B. durch entsprechende Arbeitszeitvorschriften, aber auch sonstige Verkehrsvorschriften für den Strassenverkehr, besser gesorgt werden kann.

*Schweden-Transportarbeiter* bejahen ohne Vorbehalt die Forderung und schreiben, dass bei der Besetzung von Lastkraftwagen mit zwei Kraftfahrern auch diese in allen Ländern aktuelle Frage der Konkurrenz der Verkehrsmittel berücksichtigt werden muss. Wie alle Länder bemüht sich auch Schweden, statt der Konkurrenz eine planmässige Zusammenarbeit der Verkehrsmittel herbeizuführen. Eine dazu eingesetzte Kommission hat dem Reichstag Vorschläge über die Koordination der Verkehrsmittel eingereicht. Ausserdem bestehen für einige Kraftfahrzeugarten bereits Bestimmungen, die die Besetzung mit 2 Kraftfahrern im Stadtverkehr vorschreiben.

*Schweiz.* Die schweizer Kollegen sind mit der Forderung auf Besetzung mit zwei Kraftfahrern einverstanden. Bei der Beratung des schweiz. Gesetzes und der betreffenden Vollziehungsverordnung haben die schweizer Kollegen ständig die Forderung aufgestellt, dass bei Ueberlandfahrten jedem Chauffeur eines 3 und mehr Tonnenwagens ein Beimann beigegeben werden müsse. Diese Forderung ist besonders wieder betont worden, als man Motorfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 16 Tonnen (Dreiachser) zulassen wollte. Trotz dieser weitgehenden Forderungen der Automobilisten haben diese den Mitfahrer abgelehnt und ist es auch weder im Gesetz noch in der Verordnung gelungen, dieses Prinzip zu verwirklichen.

*Tschechoslowakei-Tschechische Kraftfahrer* berichten, dass nach ihrer Meinung die



## Die Lage der Schifffahrt

Viel Neues über die Lage auf dem Schifffahrtsmarkt, viel weniger noch Erfreuliches zu sagen, ist nicht möglich. Wenn man hier nicht von einer permanenten Krise sprechen kann, muss der Begriff Permanenz mit Ewigkeit übersetzt werden. Doch ist die Schifffahrtskrise nur teilweise auf das Konto der Weltkrise zu setzen. Gerät die kapitalistische Produktion in Unordnung, stockt der Welthandel, so wird die Schifffahrt, dieser Gradmesser des internationalen Handels, naturgemäss in Mitleidenschaft gezogen. Dass in der Schifffahrt dieselben Fehler gemacht worden sind wie in den anderen Gewerben ist begreiflich. Ausbau des Produktionsapparates hier — mehr Schiffe dort; Rationalisierung bis ins Unendliche hier — Oelfeuerung und Motorschiffe dort. Die Schifffahrt darf doch nicht etwa hintankommen!

Aber gesetzt den Fall — es ist doch ganz schön, sich mal solchen Illusionen hinzugeben — es gäbe keine Weltkrise, so wäre die Schifffahrt auch schlecht daran. Die Krise in der Schifffahrt ist ein Vorläufer der allgemeinen Krise. Bei ihr haben die „Autarkiemassnahmen“, wovon heute so viel geredet wird, angefangen!

Bei der Ausdehnung des Schiffsparks während und nach dem Kriege lag nicht der Gedanke zugrunde, genügend Tonnenraum

Doppelbesetzung bei Lastkraftwagen notwendigerweise durchgesetzt werden muss. Dass die Einführung solcher Bestimmungen höchst angebracht wäre, ergibt sich auch aus den Unfallstatistiken der Tschechoslowakei.

Dieses sind die uns zugegangenen Antworten unserer Organisationen. Auch für die Frage der Besetzung von Lastkraftwagen mit zwei Kraftfahrern gilt zunächst die Feststellung, dass das Sekretariat nicht eher eine endgültige Formulierung der Forderung vornehmen kann, als nicht eine Übereinstimmung unter den angeschlossenen Organisationen herbeigeführt ist. Wichtig erscheint uns vor allen Dingen, zunächst festzustellen, nach welchen Grundsätzen eine derartige Bestimmung im Gesetz verankert werden soll und wie sie durchgeführt werden soll. D. h. soll man im Gesetz festlegen, dass Lastkraftfahrzeuge, die in ihrem Gesamtgewicht eine bestimmte Tonnenzahl überschreiten, einen zweiten Kraftfahrer haben müssen? Oder soll man die Doppelbesetzung von der Länge des jeweils zurückzulegenden Weges abhängig machen, und wie soll in diesem Falle die Kontrolle der Aufsichtsorgane vor sich gehen? Oder soll man darauf hinwirken, dass die Arbeitszeitbestimmungen für den Lastkraftwagenverkehr so straff gefasst werden, dass durch sie den Unfällen durch überlange Arbeitszeit wirksam vorgebeugt werden kann.  
(Fortsetzung auf Seite 56).

für den Transport von Gütern und Passagieren zu verschaffen. Mangels internationaler Verständigung hat jedes Land gemacht, was es für nötig hielt, um der eigenen Schifffahrt Geltung zu verschaffen, oft mit staatlicher Hilfe, durch Bauprämien, Bereitstellung von Krediten, Subventionen usw., selbstverständlich ohne Rücksicht zu nehmen auf die Weltwirtschaft oder auf die Wirtschaft anderer Länder — und indirekt ohne an die Folgen für das eigene Land zu denken. Das ökonomische Gleichgewicht dieser unvollkommenen kapitalistischen Welt hängt an einem seidenen Faden. Der Faden zerbricht, das Gleichgewicht wird gestört, wenn keine angemessene Verteilung der Leistungen und Dienste, welche die Länder für einander verrichten können, besteht. Dienste verrichtet die Schifffahrt. Beraubt man die schifffahrttreibenden Länder dieser Einkommensquelle, so muss der Lebensstandard dort sinken, müssen auch die Einfuhrüberschüsse sinken, es sei denn, dass diese Länder sich umstellen, was aber nicht von heute auf morgen geht.

Und dann kommen sogar noch psychologische Momente hinzu. Diese finden ihren Ausdruck in einem Artikel, der in „Hansa“, der deutschen Reederzeitung, vom 29. April erschienen ist. Aus allen seit der deutschen „Auferstehung“ erschienenen Nummern dieser Zeitung geht die Furcht vor dem Schicksal der deutschen Schifffahrt hervor. Mit nationalistischen Phrasen hofft man, die jetzigen Machthaber günstig für sich zu stimmen. Es wäre interessant, den Umschwung dieser Leutchen mal ins helle Licht zu rücken!

Zitieren wir nur einige Sätze aus dem Leitartikel „Schifffahrt ist nationale Aufgabe“. Kommentar überflüssig:

„Nicht für die Schifffahrt um ihrer selbst willen werben wir, sondern für die Schifffahrt als Trägerin und Verkünderin des deutschen Gedankens in der Welt“.

„Schiffahrtsdienst ist Soldatendienst, Ehrendienst, draussen an fremden Küsten, wo jedes Schiff unter der schwarz-weiss-roten Fahne als Vorposten der deutschen Wirtschaft im friedlichen Ringen um den Weltmarkt zu gelten hat“.

Eben. Der Nationalstolz muss aufgepeitscht werden. Die Nationalflagge muss in allen Ländern, sei es nur an Bord eines Schiffes, wehen. Wenn man seine Panzerkreuzer nicht mehr schicken kann, um den deutschen Gedanken zu verkünden, gibt es immer noch eine Handelsflotte.

Wir haben seit vielen Jahren, schon kurz nach Abschluss des Weltkrieges, darauf hingewiesen, dass die Ausdehnung der Handelsflotte zu einer verhängnisvollen Lage auf dem Schifffahrtsmarkt führen musste. Bei grösserer Leistungsfähigkeit der neugebauten Fahrzeuge hat sich der Tonnenraum seit 1914 um 50% vermehrt. Damit hat der Welthandel keinen gleichen

Schritt gehalten, hätte er auch gar nicht halten können. Wieviel Kapital, wieviel Nationalvermögen ist in dieser Weise vernichtet worden oder muss jetzt brach liegen?

20% der Gesamttonnage liegt auf. In allen Seehäfen findet man die „Schiffskirchhöfe“, die Ruhestätten der aufgelegten Schiffe.

Aber damit nicht genug. Die in Fahrt befindlichen Schiffe können ihre Tonnage nur zu einem gewissen Grade ausnutzen. Für Deutschland gibt man den Prozentsatz mit 50 an!

Aus nachstehender Aufstellung geht der Anteil der einzelnen Länder an der gesamten Welttonnage, sowie der Prozentsatz der aufgelegten Tonnage hervor.

#### DAMPF- UND MOTORSCHIFFTONNAGE

(In Klammern der Prozentsatz des Anteils am Tonnagebestand der Welt)

Land	1896	in Tausenden			B. R. T.	
		1914	1931	1932	Aufgelegte Tonnage Anfang 1933	In %
Brit. Inseln . . . . .	( 56 )	18 892 (41.6)	20 194 (29.4)	19 562 (28.6)	3 153	16
Vereinigte Staaten <sup>1)</sup> . . . . .	( 4 )	2 027 (4.5)	10 356 (15.1)	10 270 (15 )	3 832	30
Japan . . . . .	(1.9 )	1 708 (3.8)	4 276 (6.2)	4 255 (6.2)	226	5
Norwegen . . . . .	(3 )	1 957 (4.3)	4 062 (5.9)	4 164 (6.1)	705	19
Deutschland . . . . .	(8.1)	5 135 (11.3)	4 226 (6.1)	4 143 (6.1)	917	26,5
Frankreich . . . . .	(5.2)	1 922 (4.2)	3 513 (5.1)	3 508 (5.1)	1 006	29
Italien . . . . .	(2 )	1 430 (3.1)	3 274 (4.8)	3 331 (4.9)	638	19
Holland . . . . .	(1.8 )	1 472 (3.2)	3 111 (4.5)	2 957 (4.3)	782	26
Britische Besitzungen . . . . .	—	1 632 (3.6)	2 934 (4.3)	2 970 (4.3)	—	—
Vereinigte Staaten <sup>2)</sup> . . . . .	—	2 260 (5.-)	2 438 (3.5)	2 445 (3.6)	—	—
Schweden . . . . .	—	1 015 (2.2)	1 679 (2.4)	1 691 (2.5)	288	17
Griechenland . . . . .	—	821 (1.9)	1 398 (2.1)	1 470 (2.2)	240	16
Spanien . . . . .	—	884 (1.9)	1 212 (1.8)	1 250 (1.8)	250	20
Dänemark . . . . .	—	770 (1.7)	1 133 (1.6)	1 171 (1.7)	186	16
Andere Länder . . . . .	—	3 479 (7.7)	4 917 (7.2)	5 181 (7.6)	1 193	15
		45 404	68 723	68 368		

<sup>1)</sup> Seeschifffahrt. <sup>2)</sup> Schifffahrt auf den amerikanischen Seen.

Wir stellen also fest, dass im Jahre 1931/32 die Gesamttonnage etwas abgenommen hat, aber nicht nennenswert. Die Konferenzen der Reeder, die bezweckten, entweder durch Abwrackung von Schiffen oder durch Verteilung des Schiffsraumes das Angebot von Schiffsraum niedrig zu halten, sind immer an den Interessengegensätzen gescheitert. Trotzdem sind in den Jahren 1923-1931 7 537 000 Tonnen Schiffsraum abgewrackt worden. Dafür kamen natürlich schon lange zunächst aufgelegte Schiffe in Betracht.

Die obige Tabelle zeigt übrigens, welche

Verschiebungen stattgefunden haben. Die bekanntesten Beispiele der künstlichen Förderung der Handelsflotte sind die britischen Besitzungen, die Vereinigten Staaten, Japan, Italien und Griechenland.

Betrachtet man den Abgang von Schiffen im Jahre 1932, so findet man, dass einige neue Kaper an der Küste erschienen sind. Wir denken hier insbesondere an Finnland und Panama, die ihre Flotte um 85 600, bzw. 79 300 Tonnen zu vermehren wussten. Hier handelt es sich jedoch um die beiden klassischen Beispiele des Flaggenwechsels, um Lohnraub und Verschlech-

terung der sozialen Stellung der Seeleute überhaupt zu bewerkstelligen. Aber von den 80 000 Tonnen, die nach Panama abwanderten, gehörten 20 000 zu... Griechenland, u. z. handelte es sich um ein Druckmittel auf die Regierung, die Massnahmen zum Schutze der griechischen Seeleute ergriffen hatte! Deutschland hat auch für die Flagge Panamas grosse Vorliebe an den Tag gelegt. Als Käufer traten ferner auf: Russland, Estland, Jugoslawien, Griechenland, Italien und Lettland, die mehr oder weniger alte Schiffe zu billigen Preisen aufgekauft haben, die sie dank ihrer minderwertigen Arbeitsbedingungen auszubenten in der Lage sind.

So machen es die Reeder. Ihr direkter Gewinn ist Hauptsache. Dass mit den verkauften Schiffen ein mordender Wettbewerb, besonders in der Trampschifffahrt, gegen sie selbst, getrieben wird, macht sich doch erst später bemerkbar. Was später kommt, das interessiert den Reeder, den Kapitalismus nur wenig.

So dreht sich die Schifffahrt immer im selben Kreis herum. Die Linienreedereien können im allgemeinen ihre Schiffe verkehren lassen, um die Trampschifffahrt aber ist es besonders schlecht bestellt. Dass man durch internationale Massnahmen versuchen wird, eine Vereinbarung herbeizuführen, ist nicht anzunehmen.

Es gibt doch so ein einfaches Mittel, nicht wahr? Herabsetzung der Heuern! Trotz der vielen Heuerverminderungen hat sich die Lage der Schifffahrt nicht gebessert.

Nein, die Aufgabe der Seeleute besteht darin, den Kampf für eine internationale Heuer zu führen, damit nicht das eine gegen das andere Land ausgespielt werden kann, wie das heute überall noch geschieht.

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

Heuern und Fanganteil.

Islandfischerei.

Die Entschädigungssätze für die Besatzungen, besonders aber der für jeden gefangenen Kabeljau bezahlte Preis werden bei Beginn der Fangsaison auf dem Wege der Vereinbarung festgesetzt.

Die Besatzungsmitglieder haben ferner Anspruch auf Backen und Rückgrat. Diese dürfen aber nur ausserhalb der eigentlichen Fangzeit ausgenommen und erst nach vorheriger Prüfung durch den Reeder von Bord geschafft werden; die Verteilung geschieht folgendermassen: 2 Teile für den Kapitän, 2 Teile für den Steuermann, ein Teil für jeden Matrosen und je ein halber Teil für den Jungmann und Jungen. Die Heuer des Koches wird durch besondere Abmachung festgesetzt. Er hat keinerlei Anspruch auf Sonderzulage oder Fanganteil.

Island- und Grönlandfischerei.

Die Heuern setzen sich zusammen aus Vorschüssen, Zieh-scheinen und Heuern für die Rückfahrt. Letztere werden wie folgt festgesetzt: Die Besatzung erhält an Heuern ein Drittel des Nettoertrages. Unter „Drittel des Nettoertrages“ versteht man ein Drittel des Fangergebnisses, unter Abzug von Provision und sonstigen Verkaufskosten, Beiträgen zur Propaganda für den Verbrauch von Kabeljau, Lotsen- und Schleppgebühren, Lösch- und Verpackungskosten, Kosten bei der Gewinnung von Tran und Rogen, einschliesslich der Kosten für Schmier- und Rohöl, die auf den Reisen von einem französischen Hafen nach einem andern zur Ablieferung des Ertrages entstehen, ferner Kosten der Heeringsboote, Versicherungsprämien u. dgl. Dieses

Drittel wird in Teile geteilt und folgendermassen an die einzelnen Mannschaftsmitglieder verabfolgt:

Kapitän . . . . .	3,4 Teile		
1. Steuermann (erhält nur die vereinbarte Heuer, keinen Fanganteil)			
2. Steuermann	0,3 Teile	Salzer	1,1 Teile
3. „	0,1 „	Koch (für Dienste des	
Bootsmann	0,1 „	Jungen)	0,3 „
		Fischer	1,0 „

Der Koch erhält einen vorher vereinbarten Heuersatz. Er hat keinerlei Anspruch auf eine Sondervergütung. Der vom Maschinisten gefangene Kabeljau gehört dem Reeder. Die Fanganteile werden im Verhältnis zum Fangergebnis unter den betreffenden Besatzungsmitgliedern verteilt. Der während der ganzen Saison gefangene Heilbutt wird nach einem bestimmten Verhältnis ebenfalls unter der Mannschaft verteilt.

Trawler von Lorient.

Die Besatzungen der Dampftrawler aus dem Hafen von Lorient erhalten eine feste Monatsheuer sowie einen gewissen Anteil vom Fangergebnis. Das Gesamteinkommen setzt sich zusammen aus Grundlohn, Verpflegungsgeld und Fanganteil. Eine Mindestheuer wird garantiert. Nachstehend eine Aufstellung über die Entschädigungssätze (in Franken):

Charge	Grundheuer	Verpflegungsgeld	Fanganteil	Garantiertes Mindesteinkommen	Garantiertes Mindesteinkommen pro Tag
1. Steuermann und Maschinendienst	100	300	610	1010	33.66
1. Heizer	100	300	610	1010	33.66
Heizer	105	270	575	950	31.66
Matrose und Trimmer	105	270	545	920	30.66
Leichtmatrose	80	270	315	665	22.16
Jungmann	80	270	240	590	19.66
Junge	60	270	200	530	17.66

Die Fanganteile sind je nach der Grösse des Trawlers verschieden. Darüber gibt folgende Tabelle Aufschluss:

Charge	Grosse Trawler		Mittlere Trawler	Kleine Trawler
	Dorsch	Dorsch	Unregelmässige Fischerei	
1. Steuermann und Maschinist	12	13.5	15	18
1. Heizer	12	13.5	15	
Heizer	7	8	9	11
Matrose und Trimmer	7	8	9	11
Leichtmatrose	6	7	8	10
Jungmann	6	7	8	10
Junge	4	4.5	5	7

Der Nettoertrag des Fanges wird für Schiffe, welche den Fang versteigern, errechnet durch Abzug der an den Fischerhafen zu zahlenden Gebühren vom Bruttowert des Verkaufes. Sonst gilt der in dem betreffenden Hafen durch öffentlichen Anschlag bekanntgemachte Marktpreis als Berechnungsgrundlage.

Sämtliche Besatzungsmitglieder, die am Fang teilgenommen haben, auch wenn sie ihre Arbeit infolge Krankheit oder Unfall unterbrechen mussten, haben Anspruch auf die gesamte Heuer, einschliesslich der besonderen Anteile. Ist ein Schiff zum Fang ausgefahren ohne vollständige Besatzung, so wird Heuer und Anteil der fehlenden Personen unter der übrigen Mannschaft, das Verpflegungsgeld ausgenommen, verteilt.

Hat die Besatzung durch unvorhergesehene Umstände den Fisch auch auszunehmen, so erhält sie dafür eine Entschädigung. Diese Entschädigung muss dem Lohne (abzüglich Beköstigungsgeld) und dem Anteil entsprechen, den eine andere Person erhalten hätte für die Zeit, welche zur Verrichtung dieser Arbeit notwendig ist.

Das Verpflegungsgeld wird erst dann bezahlt, wenn der Reeder keine Verpflegung an Bord oder auf der Reede gewährt.

Bettzeug wird vom Reeder nicht gestellt.

#### Dampftrawler von La Rochelle.

Die Heuern der Fischer von La Rochelle setzen sich zusammen aus Grundlohn, Verpflegungsgeld und Fanganteil. Mit folgender Aufstellung geben wir eine Uebersicht darüber:

Der Anteil am Fangergebnis wird errechnet nach dem Nettoertrag, der nach Abzug der Kosten — diese betragen beim Verkauf des Fanges durch besondere Vermittlungsstellen 10 % — festgestellt wird.

Wird der Verkauf in kommunalen Versteigerungslokalen vorgenommen, so belaufen sich die Kosten auf 5%.

Muss ein Besatzungsmitglied infolge Krankheit oder Unfall seine Arbeit unterbrechen, so hat es trotzdem Anspruch auf den ihm zukommenden Anteil.

Das Verpflegungsgeld wird nur ausbezahlt, wenn der Reeder an Bord oder auf der Reede kein Essen stellt.

Die Abmusterung eines Besatzungsmitgliedes kann auf grossen

Charge	Grundheuern		Verpflegungsgeld		Garantierter Fanganteil		Garantierte Mindestheuer pro Monat		Anteil am Fangtrag pro Mille	
	150 t. und mehr	250 t. und mehr	150 t. und mehr	250 t. und mehr	150 t. und mehr	250 t. und mehr	150 t. und mehr	250 t. und mehr	150 t. und mehr	250 t. und mehr
Kapitän . . .	150	100	150	50	300	450	600	600	45	30
1. Steuermann . . .	150	120	330	330	560	590	1040	1040	17	11
Matrose . . .	150	125	300	300	500	525	950	950	12	6
Jungmann . . .	130	100	300	290	315	355	745	745	7	5
Junge . . .	80	80	280	280	340	340	700	700	5	3
1. Maschinist . . .	300	360	300	240	—	—	600	600	30	*)
1. Heizer . . .	150	120	330	300	530	590	1040	1040	17	11
Heizer . . .	150	125	300	300	530	555	980	980	12	6
Trimmer . . .	—	125	—	303	—	525	—	950	—	6

\*) 15 %/100 unter 80 000 Fr. 20 %/100 von 80 000 bis 130 000 Fr. und 25 %/100 über 130 000 Fr.

Trawlern unter Einhaltung einer achttägigen Kündigungszeit, u. z. vor der Abfahrt, erfolgen. Die Kündigungszeit beträgt für kleinere Trawler (bis zu 150 t) 24 Stunden.

#### Sozialversicherung.

Die Besatzungen der Fischereifahrzeuge unterstehen den selben gesetzlichen Bestimmungen wie die Seeleute im allgemeinen.

Im Krankheitsfalle werden die Heuern auf die Dauer von 4 Monaten fortbezahlt, wonach eine Krankenkasse, in welche die Reeder einen Beitrag in Höhe von 1% der Heuer einzahlen, die Kosten übernimmt. (In La Rochelle wird ein Fischer im Falle von Krankheit oder Unfall während 4 Monaten eine Heuer von 690 Fr. monatlich weiterbezahlt.)

Die Besatzungsmitglieder erwerben auch Anspruch auf eine Pension. In die Pensionskasse zahlen die Arbeitnehmer 5% der Heuer, die Arbeitgeber 3,5%. Die volle Pension beträgt im Alter von 50 Jahren, nach 25 Jahren Fahrzeit, Fr. 4200.—. Sie kann auch früher gewährt werden; dann richtet sich ihre Höhe nach der zurückgelegten Fahrzeit.

#### Effektenverlust.

Die Effekten sind gesetzlich versichert; bei Verlust werden Fr. 225 pro Mann ausbezahlt. Nach einem jetzt dem Parlament vorliegenden Gesetzentwurf sollen die Effekten auf Grund ihres Wertes versichert werden. Nach den Bestimmungen in den Tarifverträgen sind die Reeder gehalten, auf ihre Kosten die Effekten der Besatzungsmitglieder in Höhe von Fr. 1000.— pro Mann zu versichern.



#### Propaganda durch unsere Esperanto-Publikation in Portugal

Die I.T.F. hat in Portugal bisher noch keine Verbände. Wohl hat aber unsere Esperanto-Publikation in diesem Lande Eingang gefunden und wird von esperantistischen Eisenbahnern eifrig gelesen. Ein unbestreitbarer Erfolg dieser Publikation ist die Tatsache, dass unsere Kollegen ihr Notizen und Aufsätze entnehmen und in portugiesischer Uebersetzung in den Organen der Eisenbahner-Verbände veröffentlichen. „O Ferroviano“, das Organ der Gewerkschaft des Personals bei der Eisenbahnlinie C. P. (die grösste staatliche Linie), bringt schon seit längerer Zeit Uebersetzungen aus unserem Esperanto-Pressebericht mit Quellenangabe. Jetzt teilten uns die portugiesischen Kollegen mit, dass es ihnen gelungen ist, auch im Organ der Gewerkschaft des

Personals einer anderen Linie, „O Sul e Sueste“, derartige Uebersetzungen zu veröffentlichen.

Die Uebernahme von Material aus unserem Esperanto-Pressebericht kann sicherlich viel zur Verbreitung des Gedankens des internationalen Zusammenschlusses beitragen.

#### Esperanto im Dienste der Touristik und des Fremdenverkehrs

Die Generaldirektion der ungarischen Post hat soeben Postkarten mit 16 verschiedenen Ansichten aus Ungarn mit Esperanto-Aufschrift herausgegeben. Diese Massnahme wurde getroffen um den Fremdenverkehr zu propagieren.

Der nationale Ausschuss für Touristik in Spanien hat dem spanischen Esperanto-Verband für seine Dienste für Touristik eine Subvention von 2500 Pesetas gewährt.

In den letzten Wochen sind in Estland, Norwegen und Oesterreich illustrierte Werbeblätter in Esperanto herausgegeben worden.

#### Esperanto im Rundfunk

Der Rundfunk Brünn (Tschechoslowakei), hat jetzt Esperanto in das Programm aufgenommen. Der Erfolg war gross. Die Direktion hat 231 Briefe aus 22 Län-

dern in Europa und Afrika erhalten, worin die Hörer einen guten Empfang meldeten und verschiedene Anregungen betreffend die weiteren Aussendungen gaben. Die Direktion beabsichtigt, die Esperanto-Aussendungen zu erweitern.

Die Direktion des polnischen Rundfunks hat Ende des vorigen Jahres probeweise einige Vorträge in Esperanto über Polen veranstaltet. Diese Vorträge hatten einen grossen Erfolg, sodass die Direktion beschlossen hat, sie ständig jede zweite Woche auszusenden. Die Stationen Warschau und Krakau haben diese Aufgabe auf sich genommen. Auch die Direktion der Station Kattowitz, die bisher von Esperanto nichts wissen wollte, hat jetzt zwei solche Vorträge übertragen.

#### Propaganda durch Praxis

Die esperantistischen Strassenbahner in Gothenburg (Schweden) haben durch Korrespondenz mit ausländischen Kollegen eine Menge wertvollen Materials, wie Strassenbahnfahrkarten, Angaben über Dienstverhältnisse etc. gesammelt. Das so gesammelte Material wurde in einer besonderen Ausstellung gezeigt. Die Ausstellung hat viel Aufmerksamkeit erregt; auch der Direktor der Strassenbahnen hat sie besucht. Die sozialdemokratische Tageszeitung „Ny Tid“ hat der Ausstellung einen längeren Aufsatz mit Illustrationen gewidmet.