

# WIRTSCHAFTS

## ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

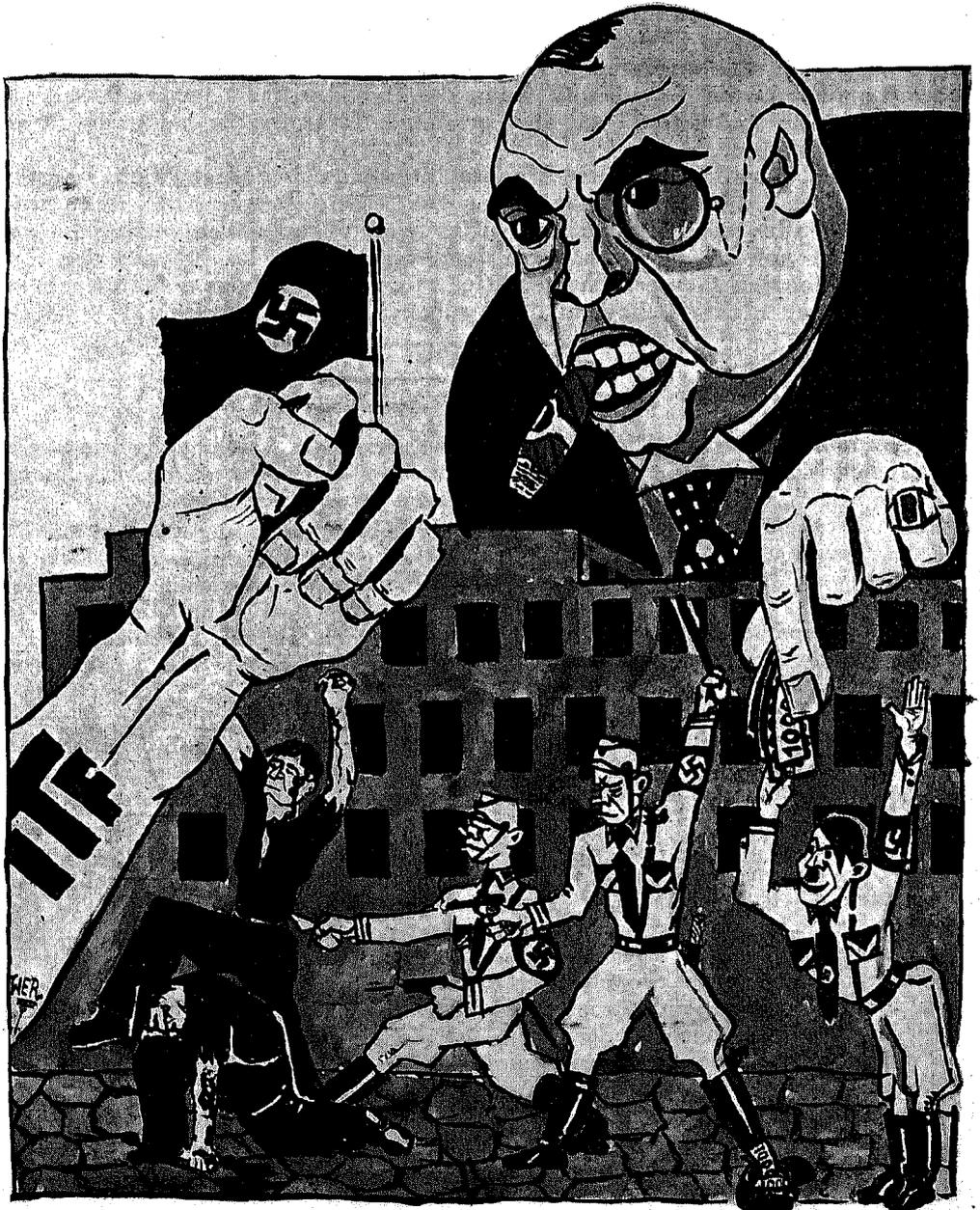
Das letzte Werkzeug des Kapitalismus!

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

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

**INHALT:**

Allgemeines: Auf Wiederseh'n! . . . 62  
 Entweder - Oder! . . . . . 62  
 Das Schweizervolk lehnt den Lohn-  
 abbau ab . . . . . 63  
 Das Problem der Reparationen und  
 Kriegsschuldenzahlungen . . . . . 64  
 Sitzung des Exekutivkomitees vom 7.,  
 8. und 9. Juni 1933 . . . . . 65  
 Mitteilungen des Sekretariats. . 66  
 Ein Anschlag auf den ungarischen  
 Strassenbahnverband. . . . . 66  
 Die Maifeier in Japan. . . . . 66  
 Eisenbahner: Die wahren Verant-  
 wortlichen. . . . . 68  
 Die Lage der jugoslawischen Eisen-  
 bahnarbeiter. . . . . 69  
 Unsere Untersuchung über die Werk-  
 stättenarbeiter. . . . . 70  
 Dienstunfähigkeit des Lokomotivper-  
 sonals und deren Folgen (V) . . . . 71  
 Transportarbeiter: Der Londoner  
 Personenverkehr in öffentlicher Hand  
 Werden und Vergehen . . . . . 74  
 Seeleute:  
 Japan greift zu westeuropäischen  
 Methoden . . . . . 76  
 Esperanto . . . . . 68



**Jetzt mehr denn je: hoch die Solidarität!**

## AUF WIEDERSEH'N!

Mit dieser Nummer wird unsere Monatszeitschrift eingestellt, — wie wir hoffen, nur vorläufig.

Aus dem Bericht über die letzte Sitzung unseres Exekutivkomitees, der an anderer Stelle dieses Blattes erscheint, werden unsere Leser dies bereits ersehen haben. Der Verlust von über 500 000 Mitgliedern durch die Faschisierung der bisher der I.T.F. angeschlossenen Organisationen bedeutet ausser einer schweren moralischen Niederlage auch einen empfindlichen Einnahmefall. Das Exekutivkomitee beschloss daher auf Vorschlag des Sekretariats eine Reihe einschneidender Sparmassnahmen. Dazu gehört auch die Einstellung unseres Organs ab 1. Juli d. J.

Nur mit dem grössten Leidwesen hat man sich dazu entschliessen können. Mit grösstem Leidwesen wurde auch dieser Vorschlag gemacht. Die nackten Tatsachen zwangen aber dazu.

Ueber 10 Jahre wurde unser Blatt herausgegeben, zunächst unter dem Titel „Mitteilungsblatt der Internationalen Transportarbeiter-Föderation“, später mit der kürzeren Bezeichnung „I.T.F.“. In diesen 10 Jahren hat es versucht, durch Aufklärung, Rat und Anspornung zu Taten den Interessen der Transportarbeiter im besondern, und denen der Arbeiterschaft im allgemeinen zu dienen. Es ist nicht unsere Sache, festzustellen, inwieweit unser Blatt und wir durch unser Blatt dabei Erfolg gehabt haben. Wir dürfen dahingegen feststellen, dass es nicht zu den schlechtesten der internationalen, für die Arbeiter bestimmten Veröffentlichungen gehört hat.

Die „I.T.F.“ wird also in Zukunft nicht mehr bestehen. Die Presseberichte werden wir beibehalten und soweit möglich noch ausbauen und verbessern, damit wenigstens die Informationen, welche in der Monatsschrift gebracht wurden, auch im Pressebericht erscheinen können.

Ob und wann das Blatt wieder herausgegeben wird, in welcher Form . . . — es kann im jetzigen Augenblicke nicht festgestellt werden. Viel, wenn nicht alles, hängt von der weiteren politischen und wirtschaftlichen Entwicklung ab. Alles kommt darauf an, ob und wann die Arbeiterschaft imstande sein wird, die wachsende und überall um sich greifende Reaktion zu bekämpfen und zu Boden zu schlagen.

Wir sind bereit, auch ohne Monatsblatt weiterhin unsere Pflicht zu erfüllen. Wir hoffen und vertrauen darauf, dass die Arbeiterbewegung, ehe es zu spät ist, sich mit allen zweckdienlichen Mitteln zur Wehr setzen wird. Und darum glauben und hoffen wir auch, dass der Abgang der „I.T.F.“ aus den Reihen der internationalen Gewerkschaftsblätter nur vorübergehender Natur sein wird.

Wir sagen nicht „Lebewohl“, wir rufen: „Auf Wiederseh'n!“



## ENTWEDER - ODER!

Der Sieg Mussolinis in Italien, der Triumph der kapitalistischen Diktatur über die „Demokratie“ des Landes, „wo die Zitronen blühen“, hat für die Bourgeoisie aller Länder unbekannte und unbegrenzte Möglichkeiten eröffnet.

Was in Italien geglückt ist, muss auch in Deutschland, Spanien, Frankreich und den übrigen Ländern des alten Europas möglich sein.

Neuer Mut, neue Kraft, neuer „Enthusiasmus“ belebt die in allen Ländern frisch erblühte Reaktion. Die Aussichten sind gut, um der Arbeiterklasse wieder wegzunehmen, was sie sich in jahrelangem Ringen an politischer Freiheit und wirtschaftlichen Besserungen — so gering sie auch sein mögen — erstritten hat. Der Augenblick zur Rache für alle in den letzten Jahren erlittenen Niederlagen ist für die Bourgeoisie gekommen. Es gibt ein Mittel, einen Weg, um die emporstrebende Arbeiterklasse wieder zurückzudrängen, niederzuschlagen, ohnmächtig zu machen und wiederum in absolute Abhängigkeit und Sklaverei zurückzuwerfen: die rohe Gewalt, die bereit ist, von allen Mitteln ohne jegliche Ausnahme Gebrauch zu machen, um das einzige Ziel der Kapitalistenklasse zu erreichen und zu sichern, die Aufrechterhaltung ihrer privilegierten Position in Staat und Ge-

sellschaft, die Aufrechterhaltung der Ausbeutung der schrankenlosen Unterdrückung der Ausgebeuteten.

Die Arbeiterklasse hat sich in ihrem beinahe hundert Jahre währenden Kampfe für ihre politische und wirtschaftliche Befreiung stets auf den Boden der Demokratie gestellt. Immer dem Frieden zugeneigt und Mord und Blutvergiessen verabscheuend, hat das Proletariat seinen Kampf fast immer mit „gesetzlichen“ Mitteln geführt. Die verhältnismässig seltenen Ausbrüche des Volkzorns, Aufstände, Explosionen der Verzweiflung, die zu Gewalttaten geführt haben, bilden in der Geschichte der Befreiungskämpfe der Arbeiterklasse lediglich Ausnahmen. Zu allen Zeiten hat die Arbeiterklasse in dem Kampfe für die Demokratie in erster Reihe gestanden. Sie hat dafür gekämpft, sie hat dafür gelitten, sie hat dafür aus tausend Wunden geblutet. Die Resultate dieser Kämpfe und ihrer Opfer fielen stets den anderen zu.

Der Bourgeoisie hingegen ist an der Demokratie kein Pfifferling gelegen. Ihre ganze Machtstellung beruht auf der Gewalt und die Demokratie und ihre Begleitscheinungen nimmt sie nur so lange hin, als sie sie zur Aufrechterhaltung ihrer eigenen Position gebrauchen kann, ohne zur rohen und unverhüllten Gewalt Zuflucht zu

nehmen. Aber auch keine Sekunde länger. Und sie besinnt sich keinen Augenblick, ihr Leben und ihre Anhänglichkeit an die Demokratie und diese selbst auf den Kehrichthaufen zu werfen, wenn sie mit Aussicht auf Erfolg von ihrem eigensten und natürlichsten Mittel: von Gewalt und Diktatur, Gebrauch machen kann.

Und so sehen wir, wie nun in allen Ländern Europas, in dem einen etwas offener und brutaler, in dem anderen noch zuwartend und vorsichtiger, die Bourgeoisie ihr demokratisches Mäntelchen ablegt, mit dem sie sich in den letzten Jahren notgedrungen geschmückt hatte, und sich wieder in ihrer wahren Gestalt zeigt: als Kraftprotz, der rücksichtslos alles niederschlägt, was ihm in den Weg kommt, was sich ihm entgegenstellt oder die Interessen des Besitzes schädigt.

In Italien wurde die Arbeiterbewegung völlig zu Grunde gerichtet. In Rumänien, Jugoslawien, Ungarn und Bulgarien wird dem italienischen Vorbild mit allen Mitteln nachgeeifert. In Deutschland, Oesterreich, Spanien wartet die besitzende Klasse auf den günstigen Augenblick, um loszuschlagen und unerbittlich jeden Widerstand gegen ihre Diktatur im Blut von Tausenden zu ersticken. In Frankreich, Belgien, Holland und den anderen, während des Krieges neutral gebliebenen kleinen Ländern ist die Reaktion gleichfalls erwacht und trifft ihre Anstalten, um zum offenen Angriff auf das Proletariat überzugehen, sobald der erwartete Erfolg in Deutschland, Oesterreich und Spanien auch in diesen Ländern den Weg frei macht für unverhüllte Gewalt.

Die Arbeiterklasse wird zu prüfen haben, ob sie in dem von der Bourgeoisie fest beschlossenen, gut vorbereiteten und gut organisierten internationalen Kampf, der geführt wird für die Erhaltung und Festigung des kapitalistischen Systems und gegen den Sozialismus, gegen das aufstrebende Proletariat, die bisherigen Kampfmethoden weiter befolgen will, oder ob diese revidiert, ergänzt, verändert werden müssen.

Ueberall, wo das Proletariat sich ausschliesslich auf sein „gutes Recht“ stützt, auf die „Demokratie“ und das „Gesetz“, auf seine zahlenmässige Stärke, auf seine wirtschaftliche Macht und Bedeutung, wird es niedergeschlagen, niedergeknüppelt, geschändet und gemartet.

Die Bourgeoisie schert sich den Teufel um „Recht“, „Gesetz“ und „Demokratie“. Die Faust, und in der Faust die Waffe ist ihr Rechtsgrund und der Erfolg ist der Beweis für die Richtigkeit dieses Rechtsgrundes.

Soll die Arbeiterschaft weiter ruhig zusehen, wie das feindliche Lager sich wappnet? Soll das Proletariat gelassen und ergeben abwarten, bis das Weltprogramm hereinbricht, das alles, was sozialistisch ist, vernichten und mit schonungsloser Gewalt niedertreten wird?

Die Arbeiterklasse hat nur eine Wahl: sich wehrlos niederschlagen und vernichten zu lassen oder sich, ihre Organisation, das Leben jedes einzelnen ihrer Mitglieder mit allen verfügbaren Mitteln zu verteidigen.

Da die Bourgeoisie immer mehr als ein-

# Das Schweizervolk lehnt den Lohnabbau ab

Von Robert Bratschi, Bern.

Der bestehende weitgehende Ausbau der demokratischen Volksrechte schafft in der Schweiz Möglichkeiten, die in den meisten andern Ländern nicht bestehen. Der wahl- und stimmberechtigte Bürger (es ist der männliche Bürger vom zurückgelegten 20. Altersjahr an; das Frauenstimmrecht existiert in der Schweiz nicht) hat nicht nur die Möglichkeit, sozusagen alle Behörden in Gemeinde, Kanton und Bund in direkter Wahl zu bestellen, sondern er kann darüber hinaus die Tätigkeit dieser Behörden während ihrer Amtszeit wirksam überwachen, und wenn er es für angezeigt findet, auch korrigieren.

Jede Aenderung der Verfassung des Bundes oder eines Kantons kann nur auf dem Wege der Volksabstimmung durchgeführt werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, auch gegen Gesetze, die vom Parlament beschlossen worden sind, das sog. Referendum zu ergreifen. Es gilt als zustande gekommen, wenn 30 000 stimmberechtigte Bürger eine Volksabstimmung über das angefochtene Gesetz verlangen. Wird diese Zahl von Unterschriften innert 3 Monaten erreicht, so unterliegt das Gesetz der Volksabstimmung. Das Volk spricht sich also direkt über bestimmte Sachfragen aus durch Annahme oder Verwerfung der ihm unterbreiteten Gesetze.

Als einziges Volk der Welt hat das Schweizervolk also auch die Möglichkeit, sich über die Gestaltung der sozialen Verhältnisse unmittelbar auszusprechen, soweit der Staat als Gesetzgeber zuständig ist. Von dieser Möglichkeit wurde zweimal in der Frage der Arbeitszeit Gebrauch gemacht. Im Jahre 1920 wurde das Gesetz betreffend die Verkürzung der Arbeitszeit bei den Verkehrsanstalten angefochten. Im Jahre 1924 wurde das Referendum gegen eine geplante Arbeitszeitverlängerung in den Fabriken ergriffen. Beide Male hat sich das Volk für die kurze Arbeitszeit ausgesprochen und hat damit die reaktionären Vorstösse abgeschlagen.

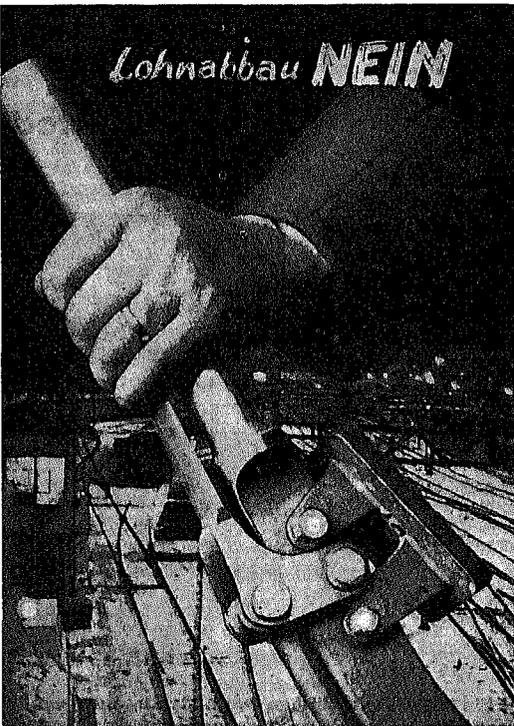
Am 28. Mai 1933 hatte das Volk über den Lohnabbau abzustimmen. Dem Bundespersonal (Eisenbahner, P. T. T.-Angestellten, Zollpersonal usw.) sollten die Besoldungen und Löhne um einheitlich 7½% herabgesetzt werden. Das entsprechende Bundesgesetz wurde von der Regierung und

zuges Argument die Faust gebraucht und dieses Argument auch das einzige ist, wovor sie Respekt hat, wäre es nicht nur eine unsägliche Torheit, sondern auch ein Verbrechen, wenn das Proletariat angesichts dieses Arguments der schwer bewaffneten Faust die Arme kreuzt und ihm nichts anderes entgegenstellte als papierne Resolutionen, und ihr Vertrauen auf ihr „gutes Recht“, auf „Gesetz“ und „Demokratie“.

Die Arbeiterklasse aller Länder wird sich so bald wie möglich aufs schärfste zur Wehr setzen müssen. Um dazu imstande zu sein, muss sie sich zu ihrer Verteidigung schleunigst rüsten. Welcher Mittel und welcher Waffen sie sich bedienen wird, ist eine Frage der Zweckmässigkeit.

der Mehrheit des Parlamentes gegen unsern Widerstand beschlossen. Das Gesetz war so gestaltet, dass wir zur Weiterführung des Kampfes in der Volksabstimmung gezwungen waren. Das geschah mit Absicht. Unsere Gegner hofften, dem Bundespersonal und den Gewerkschaften in einer solchen Abstimmung eine vernichtende Niederlage beibringen zu können.

Wir haben den Kampf aufgenommen. Das Referendum wurde ergriffen und von den Gewerkschaften durchgeführt. Statt



Eines der Plakate, die unsere schweizerische Organisation bei ihrem Abwehrkampfe mit Erfolg benutzt hat

der notwendigen 30 000 Unterschriften, sind deren 325 000 eingereicht worden. Das ist der grösste Referendumserfolg, der je in der Schweiz erzielt worden ist. In der Volksabstimmung wurde der geplante Lohnabbau mit 503 000 gegen 408 000 Stimmen verworfen. Ein weiteres Mal hat das Volk für den Fortschritt und gegen die Reaktion entschieden.

Der Volksabstimmung ist ein ungewöhnlich heftiger Kampf vorangegangen. Die

Eines freilich steht fest. Der Kampf gegen die Widersacher des Proletariats, die keine Mittel verschmähen, und denen auch die äussersten gerade recht sind, kann nur geführt werden, wenn die Arbeiterklasse bereit und imstande ist, diesem Gegner mit den Waffen entgegenzutreten, die er selbst anwendet. E d o F i m m e n .

Obiger Artikel gehörte zu einer Serie von Betrachtungen anlässlich der Lehren, welche die Arbeiterbewegung aus der Besetzung des Ruhrgebietes im Januar 1923 ziehen konnte. Er erschien im Mitteilungsblatt der I.T.F. vom 15. Mai des genannten Jahres, wurde also vor 10 Jahren geschrieben. Wir halten es, vor allem im Hinblick auf die jüngsten Vorgänge in Deutschland für zweckmässig, diesen Artikel nochmals unsern Organisationen und deren Mitgliedern zum Lesen und zum Nachdenken vorzulegen.

breit angelegte Volksaufklärung von unserer Seite geht auf ein Jahr zurück. Wir haben damit eingesetzt, sobald es offensichtlich war, dass Regierung und Parlamentsmehrheit einen Lohnabbau beschliessen werden. Die Aufklärung richtete sich an die Arbeiter, Angestellten, Beamten in öffentlichen und privaten Betrieben in gleicher Weise, wie an die landwirtschaftliche und gewerbliche Bevölkerung. Alle Mittel, die zur Aufklärung herangezogen werden können, wurden angewendet. Die uns zugängliche Presse, das Flugblatt, das Bild- und Textplakat wurden in ihren Dienst gestellt. Ganz besonderen Wert legten wir aber auf die persönliche Aufklärung von Mann zu Mann, was insbesondere durch eine äusserst rege Versammlungstätigkeit geschah. Um die Versammlungen interessanter zu gestalten, haben wir einen Film erstellen lassen, der in seinem ersten Teil die Arbeit des Personals und im zweiten Teil die wirtschaftlichen Folgen des Lohnabbaus darstellt. Um den Mitgliedern zu erleichtern, Bekannte und Angehörige zu erreichen, wurden ihnen geeignete, künstlerisch bearbeitete Postkarten abgegeben.

Unsere Gegner führten den Kampf mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln, zum Teil auf äusserst niedrigem Niveau. Ihr Ziel war, an Neid und Missgunst zu appellieren. Eines der dazu angewendeten Mittel war die Publikation der Löhne, die nur durch einen schweren Missbrauch des Amtsgeheimnisses möglich war. Eine eigentliche Beamtenhetze ging einige Wochen durch das Land. Auf der gegnerischen Seite war der ganze Block des Grosskapitals, der Banken, der Industrie und der Regierungen. Auch grosse Wirtschaftsverbände, wie Gewerbeverband und Bauernverband, sowie die meisten bürgerlichen Parteien, gaben die Parole für den Lohnabbau aus.

Trotzdem hat das Volk den Weg gefunden. Es ist zu seinem Personal gestanden und hat den Lohnabbau abgelehnt. Vielerorts war die Abstimmung für die Privatarbeiter eine starke Belastungsprobe. Sie haben zum Teil einen Abbau der Löhne über sich ergehen lassen müssen, oder leiden unter der Arbeitslosigkeit. Auch den Kleinbauern und Kleingewerbetreibenden geht es durchaus nicht gut. Auf sie alle haben unsere Gegner spekuliert. Die Spekulation war falsch. Die jahrzehntelange Arbeit in den Gewerkschaften, ihre Erziehung zur Solidarität hat sich bewährt. Sie war stärker als der Appell an die niedrigen menschlichen Instinkte. Gegenden, die unter schwerer Krise und Arbeitslosigkeit leiden, haben glänzende Ergebnisse gezeitigt. Aber auch die landwirtschaftliche Bevölkerung hat sich gut gehalten. Sie hat eingesehen, dass Lohnabbau und erträgliche landwirtschaftliche Produktionspreise nicht vereinbar sind. Der Abstimmungskampf hat eine grosse Front des werktätigen Volkes erstehen lassen, deren Aufrechterhaltung von grösster Wichtigkeit ist.

Der Ausgang der Abstimmung ist nach zwei Richtungen hin von besonderer Wichtigkeit. Sie hat der schrankenlosen deflationistischen Politik des Abbaus der Löhne und Preise ein erstes kategorisches Halt geboten und ist geeignet, einer neuen ver-

nünftigeren Wirtschaftspolitik die Wege zu ebnen. Für die bevorstehende Auseinandersetzung mit der Reaktion, die in der Schweiz nicht weniger hartnäckig ist als anderwärts, wird uns der Volkentscheid eine günstigere Plattform verschaffen. Die Abstimmung hat aber auch eine grosse Bedeutung im Lichte der demokratischen Staatsform. Sie zeigt, dass auch die formale Demokratie für die Wahrung der

Interessen der Arbeiter Möglichkeiten bietet, die in jeder andern Staatsform fehlen. Das Volk selbst hat sprechen können. Es hat gezeigt, dass es viel vernünftiger ist, als unsere Gegner wünschten und hofften. Daraus dürfen wohl auch gewisse Schlüsse auf andere Völker gezogen werden. Der Abstimmung darf daher trotz der Kleinheit unseres Landes, sicher auch international einige Bedeutung beigemessen werden.

Arbeitern einer schlimmeren Ausbeutung ausgesetzt.

Den Wert der Studie beurteilt der Kritiker mit folgenden Auslassungen:

„Das Werk ist vor allem eine Anhäufung von Zahlen, Diagrammen, Statistiken, welche den Werken verschiedener deutscher oder englischer Nationalökonomien oder deutschen Zeitschriften entnommen sind. Dabei muss man bedenken, dass die Kunst des Statistikers in dieser Angelegenheit ist, die Gedanken durch Ziffern zu verwirren. Der Autor versucht nachzuweisen, dass es in jedermanns Interesse läge, dass die zwischenstaatlichen Schulden gestrichen werden. Ich will das schon glauben, muss dazu aber bemerken, dass die Volkswirtschaftler weiss oder schwarz sagen je nachdem sie sich an der einen oder andern Seite der Barrikade befinden, und dass insbesondere diejenigen der Vereinigten Staaten in ihrer Mehrheit geistig beschränkt sind, weil sie damit nicht einig gehen.“

Ueber den Wert der Studie im allgemeinen und über ihre Verwirrung stiftende Auswirkung im besonderen kann man geteilter Meinung sein, was schon aus andern hier wiederzugebenden Beurteilungen hervorgeht. Die Nationalökonomien aber weiss sagen zu lassen, wenn sie schwarz sagten, um mit den Worten des Kritikers zu sprechen, das heisst, den Tatsachen Gewalt antun. Verschiedene Volkswirtschaftler von Namen in den Vereinigten Staaten befürworten gerade die Streichung der Reparations- und Kriegsschuldenzahlungen, was... für diejenigen, welche sie gut oder vorurteilsfrei gelesen haben, mehr als zur Genüge aus der Studie selber hervorgeht.

Schliesslich gibt der Schreiber zu erkennen, dass er bei der Lektüre unserer Veröffentlichung für sich recht wenig Nutzen gezogen habe. Unser Kritiker schliesst seine Betrachtungen wie folgt:

„Der Schreiber von „Die Internationale politische Verschuldung und die Arbeiterklasse“ hat mich nicht davon überzeugt, dass die Streichung der Kriegsschulden und Einstellung der Reparationszahlungen eine Besserung der heutigen Zustände auf der Welt herbeiführen würde; im Gegenteil, man muss sogar annehmen, dass das Resultat gleich Null sein wird. Sicher ist aber, dass durch die Streichung der Reparationsverpflichtungen die Lasten des deutschen Staates vermindert werden, jedoch nur um sie im selben Masse auf andere, nämlich auf die Arbeiter Belgiens, Frankreichs, Englands, Italiens usw. abzuwälzen und dass die Streichung der internationalen Schulden zur Erleichterung der letzteren eine neue Last für die amerikanischen Arbeiter bedeuten würde.“

Von ausserhalb der Gewerkschaftsbewegung stehenden Kreisen sind uns folgende Besprechungen bekannt geworden. In „The Journal of Electrical Workers and Operators“ in Washington vom Februar 1933 wird in einer langen Betrachtung festgestellt, dass „... die Begründung ... ist in recht klarer Weise angegeben.“ Nachdem der Kern unserer Darlegungen herausgeschält wurde, konstatiert Schreiber:

„So versuchen die Arbeiter Europas, die politische Seite der Kriegsschuldenfrage zu ergründen, um dann zum ökonomischen durchzudringen. Wenn dies getan ist, bzw. wenn einmal diese Richtung eingeschlagen ist, erkennt man sogleich, dass die Kriegsschulden lediglich die Türen zu einer ausländischen Politik bedeuten.“

Im „Fackföreningsrörelsen“, dem Organ des Schwedischen Gewerkschaftsbundes vom 24. März 1933, schreibt Sven G. Strand einen ausführlichen Artikel über die Reparations- und Kriegsschuldenzahlungen, worin er sich nach der Bemerkung, dass in der

## Das Problem der Reparationen und Kriegsschuldenzahlungen Kritik der Presse an unserer Veröffentlichung

Bekanntlich hat unser Prager Kongress vom Jahre 1932 von neuem zu dem Problem der Reparationen und Kriegsschuldenzahlungen Stellung genommen. Eine vom Leiter der Abteilung für Auskunfts- und Veröffentlichungen der I.T.F. ausgearbeitete Studie diente als Diskussionsgrundlage. Der Kongress beschloss, diese Studie in französischer, deutscher, englischer, schwedischer und spanischer Sprache herauszugeben. Sie erschien dann auch im Spätjahr des selben Jahres mit einem Vorwort versehen. Eine Reihe unserer Verbände geben Bestellungen auf, das Interesse beschränkte sich jedoch nicht nur auf den eigenen Kreis. Zahlreiche Anfragen wissenschaftlicher Einrichtungen, wie Universitäten, Bibliotheken u. dgl., die Wert auf den Besitz der Broschüre legten, wurden an uns gerichtet. Schriftleitungen sozialistischer und wissenschaftlicher Zeitschriften brachten entweder eine Anzeige der Schrift oder besprachen dieselbe mehr oder weniger ausführlich. Sofern letztere in unsern Besitz gelangten, geben wir sie nachstehend auszugsweise wieder.

Die Organe unserer eigenen Organisationen brachten, von wenigen Ausnahmen abgesehen, keine Besprechungen. Wir bedauern dies sehr, da der Zweck der Schrift gerade der war, in unserm eigenen Kreise Aufklärung zu schaffen.

Im „Transportarbetaren“, dem Organ unserer schwedischen Transportarbeiter, No. vom 4. Oktober 1932, wurde folgendes gesagt:

„Das grosse und brennende Problem von internationaler Bedeutung über die Streichung der Reparations- und Kriegsschulden hat die I.T.F. durch Veröffentlichung einer ausgezeichneten Abhandlung beleuchtet, die wert ist, von jedermann, der sich über dieses Problem unterrichten will, studiert zu werden.“

„Der Eisenbahner“, die Verbandszeitung der schweizerischen Eisenbahner, vom 19. August d. J. nannte sie „eine sehr interessante und lehrreiche Broschüre.“

„La Tribune des Cheminots“, das Organ unseres französischen Eisenbahnverbandes, beschränkt sich auf die Wiedergabe des Inhalts. Dagegen beurteilt „The New Zealand Transportworker“ vom 1. April 1933 die Schrift ziemlich ausführlich. U. a. wird gesagt:

„... Wir haben noch keine Veröffentlichung gesehen, die so viel Informationsmaterial über die Kriegsschulden aller europäischen Länder enthält.“

Der Rezensent endigt mit folgender Anspornung:

„Dieses Buch sollte von jedem Arbeiter gelesen werden, denn es gibt für die Arbeiter Neu-See-lands den Standpunkt der Arbeiterbewegung zur

Kriegsschulden- und allgemeinen Schuldenfrage, sowie die zahlreichen Pläne über die Reparationsleistungen Deutschlands, wieder.“

Nicht besonders eingenommen war „De Belgische Tram“ vom 1. Dezember 1932. Der betreffende Schreiber bekannte sich zu dem Vorschlag der belgischen Eisenbahner, eingereicht bei unserm Prager Kongresse, der dahin ging, die Kriegs- und Reparationsverpflichtungen überhaupt nicht zu behandeln. Eigentlich hat er sich damit auch gegen die Herausgabe unserer Publikation ausgesprochen. Da aber der Kongress einen andern Beschluss getroffen hat, brauchen wir an dieser Stelle keine Stellung mehr dagegen zu nehmen. Der Kritiker scheint unter der internationalen politischen Verschuldung etwas ganz anderes zu verstehen als man im allgemeinen darunter versteht. Unser Gegner vertritt nämlich im Zusammenhang mit den Kriegereignissen die Auffassung, die Auferlegung von Reparationsleistungen sei berechtigt, eine Auffassung, zu der sich weder die I.T.F. noch der Verfasser der Studie je geäussert hat. Unser Rezensent fährt dann fort:

„In dem Buch beflissigt sich der Schreiber, zwischen den deutschen Interessen und denjenigen des Weltproletariats Verwirrung anzurichten, indem er ein Gemälde über die Leiden, welche das deutsche Proletariat und insbesondere die deutschen Eisenbahner durchgemacht haben, an die Wand malt. Nirgends macht er einen Unterschied zwischen den Interessen der Arbeiter und denen der deutschen Kapitalisten, um zu dem Schlusse zu kommen, dass es Pflicht der Arbeiterbewegung ist, sich mit allen Mitteln für die Streichung der Kriegsschulden und Reparationsleistungen einzusetzen. Ich nehme an, dass das deutsche Proletariat die Last der Kriegs- und Reparationsschulden nicht tragen soll, doch weshalb den deutschen Kapitalismus davon entheben?“

Dazu muss bemerkt werden, dass der Kritiker entweder unsere Veröffentlichung nicht gut gelesen oder zu sehr voreingenommen war, um sie objektiv zu zergliedern.

Die Studie ist gerade darauf zugeschnitten, die Gegensätze zwischen den Interessen des deutschen Proletariats und des deutschen Kapitalismus herauszuschälen und den Beweis dafür anzutreten, auch soweit die ökonomischen Auswirkungen der Reparationszahlungen in Frage kommen. Um für den Kritiker mehr als deutlich zu sein, könnten wir die in der Studie enthaltene Beweisführung in bezug auf diesen Punkt etwa folgendermassen zusammenfassen: Die Reparationszahlungen haben nicht den deutschen Kapitalismus belastet und die belgischen Arbeiter bereichert, sondern sie haben sowohl den deutschen als auch den belgischen Kapitalismus bereichert und die deutschen mit den belgischen

einschlägigen Literatur selten festgestellt wurde, wie sich diese Zahlungen auf die Arbeiterklasse auswirken, darauf beschränkt, den wesentlichen Inhalt der Studie wiederzugeben.

In der damals noch nicht gleichgeschalteten „Metallarbeiter-Zeitung“, Wochenblatt des Deutschen Metallarbeiter-Verbandes, vom 4. Februar 1933, wird festgestellt, dass „das verwickelte System der internationalen Verschuldung so dargestellt und geordnet (ist), dass sich auch der Arbeiter zurechtfindet“.

„La Révolution prolétarienne“ vom 10. März 1933, eine unabhängige Gewerkschaftszeitung in Frankreich, bezeichnet die Broschüre als ein „weisser Neger“ ganz in der Art der II. Internationale“. In diesem Organ wird das ganze Problem dem folgenden Aktionsprogramm für das deutsche Eisenbahnpersonal untergeordnet:

„Kollegen Eisenbahner Deutschlands! Die internationalen Schulden sind nicht mal eine halbe gedruckte Seite Papier wert! Hättet ihr euch gegen die zahllosen Notverordnungen, durch die eure Löhne immer mehr geschmälert wurden, gewehrt, so würdet ihr — was für die ganze Arbeiterwelt ungeheuer wichtig ist —, etwas anderes als Backsteine verschlingen, und wenn die Reparationen Deutschlands plötzlich unzählbar geworden wären, hätten sie schon vor Lausanne annulliert werden müssen.“

In sozialistischen Organen fanden wir noch folgende Besprechungen. „Der Funke“, Tageszeitung für Recht, Freiheit und Kultur vom 30. Dezember 1932, gibt nach einigen Zitaten, mit denen er ganz besonders einverstanden ist, zusammenfassend sein Urteil wie folgt ab:

„Die Schrift ist warm zu begrüßen. Denn in der sehr umfangreichen Reparationsliteratur findet sich sonst fast keine konsequente Darstellung von sozialistischer Seite.“

In „De Sociaal-Democraat“, das Wochenblatt der Sozialdemokratischen Arbeiter-Partei in Holland, beurteilt ein Mitarbeiter in der Schriftleitung unsere Schrift mit den Worten:

„... Eine Darlegung mit reichen Unterlagen“. „Das Marxistische dieser Studie, die ich allen Lesern warm empfehlen kann, liegt m. E. vor allem darin, dass der Verfasser, ohne die politischen Faktoren ausser acht zu lassen, in ausgezeichneter Weise den ökonomischen Hintergrund und die ökonomischen Folgen der Schuldentilgungen aufgezeigt hat. Beim Lesen des Buches wird man wieder einmal gewahrt, dass auch Arbeiterpolitik nur bei gründlicher Kenntnis der ökonomischen Verhältnisse erfolgreich betrieben werden kann.“

Von den nicht-sozialistischen Veröffentlichungen sei noch eine Besprechung erwähnt, nämlich aus dem „Internationalen Nachrichtendienst“ vom 29. November 1932, der in Wien erscheint. Schriftleiter Dr. Erwin Perles bemerkt zu der Broschüre:

„Das Buch, bestimmt als Diskussions-Grundlage für den im heurigen Sommer in Prag abgehaltenen Kongress der I.T.F., ist über diesen Rahmen hinaus als ein auch für den bürgerlichen Wirtschaftspolitiker ungemein wertvoller Beitrag zu der Frage: Kriegsschulden und Wirtschaftskrise zu bezeichnen. An der Hand eines ungemein reichhaltigen statistischen Materials werden die Auswirkungen der Kriegverschuldung auf den Güter- und Arbeitsmarkt untersucht und die Forderung nach einer allgemeinen Streichung der Kriegsschulden erhoben. Besonders interessant sind die statischen Zifferntabellen und der letzte Abschnitt, der sich mit der zukünftigen Wirtschaftsgestaltung Europas bei einer Fortdauer der Reparationszahlungen befasst und der, trotz seiner einseitigen Betonung des sozialistischen Interesses

## Sitzung des Exekutivkomitees vom 7., 8. und 9. Juni 1933

Das Exekutivkomitee tagte am 7., 8. und 9. Juni d. J. im Gebäude der I.T.F. in Amsterdam. Anwesend waren: C. T. Cramp, Vorsitzender, Ch. Lindley, 2. Vorsitzender, J. Jarrigion, B. König, C. Mahlman, Edo Fimmen, Generalsekretär und N. Nathans, stellvertretender Generalsekretär. Einem Teil der Sitzungen wohnten bei: W. Brodecky, Generalratsmitglied und die Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses J. Brautigam und P. Moltmaker.

Der ausführliche Tätigkeitsbericht des Sekretariats über die Zeit vom 15. Dezember 1932 bis Ende Mai 1933 wurde besprochen und einstimmig gutgeheissen.

Ferner wurde die Bilanzaufstellung und die Gewinn- und Verlustrechnung über 1932, sowie der Kassenbericht über das erste Quartal 1933 genehmigt.

Als Mitglied neu aufgenommen wurde der dänische Seemannsverband, der vor einem Jahre austrat, um sich der kommunistischen Seeleute- und Hafenarbeiter-Internationale anzuschliessen. Bei einer Urabstimmung unter den Mitgliedern sprachen sich diese mit übergrosser Mehrheit für den Wiederanschluss an die I.T.F. aus.

Zu dem Antrag der norwegischen Organisation der Steuerleute wurde beschlossen, sich mit der Internationale der Offiziere in der Handelsschiffahrt wegen der Anschlussfrage zu besprechen und ferner die bereits der I.T.F. angehörigen skandinavischen Organisationen um ihre Ansicht zu befragen.

In der Hauptsache beschäftigten sich die einzelnen Sitzungen mit dem Kampfe gegen die zunehmende Reaktion, besonders im Hinblick auf die durch die Machtergreifung der nationalsozialistischen Bewegung in Deutschland geschaffenen Zustände und deren Folgen.

Es wurde beschlossen, die bisherigen deutschen Mitgliedsorganisationen der I.T.F., nämlich den Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, den Gesamtverband der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs sowie den Zentralverband der Maschinisten und Heizer, welche sich unter der Herrschaft Hitlers befinden, auszuschliessen.

Ein weiterer Beschluss geht dahin, die illegale Arbeit in Deutschland energisch aufzunehmen und die freigewerkschaftliche Bewegung in Danzig und im Saargebiet, insbesondere die dortigen Transportarbeiter und Eisenbahner, moralisch und materiell zu unterstützen.

Anschliessend an die Diskussion über die in Deutschland entstandenen Verhältnisse besprach sich die Exekutive auch über die politische Lage in andern Ländern, z. B. in Oesterreich und in der Tschechoslowakei. Beschlossen wurde auch, die Arbeiter dieser Länder nach Kräften zu unterstützen.

Es wurde bedauert, dass die unmittelbar nach dem Prager Kongress der I.T.F. unternommenen Versuche, gemeinsam mit dem Internationalen Gewerkschaftsbund eine energischere Aktion gegen den Faschismus aufzunehmen, erfolglos blieben. Einer der beiden Sekretäre wurde beauftragt, die

die Zustimmung aller wirtschaftlich Denkenden finden sollte.“

„Finanzpolitische Korrespondenz“ vom 30. Mai 1933, Herausgeber Dr. R. Kuczynski, Berlin, äussert sich wie folgt:

„Die bisher umfassendste Studie der Wirkung der internationalen politischen Verschuldung auf die Lage der Arbeiter ist zweifellos die Studie von Zwalf, der seine Ausführungen auf gutes statistisches Material stützt, zahlreiche wichtige Einzelheiten des Problems hervorhebt, und jedem Leser Anregung gibt, auch wenn er mit der Grundeinstellung des Verfassers nicht einverstanden ist.“

„Weltwirtschaftliches Archiv“, die Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr Kiel, 37. Band, April 1933, beschränkt sich darauf, den Inhalt dieser Studie in nachstehenden Worten wiederzugeben:

„Kernstück dieser Studie ist die These, dass die Last internationaler Verschuldung bei dem gegebenen kapitalistischen Wirtschaftssystem im we-

I.T.F. auf einer zum 6. Juli nach Paris einberufenen Konferenz des I.G.B. mit Delegierten der verschiedenen internationalen Berufssekretariate, zu vertreten; Zweck der Tagung ist, zu beraten, welche Massnahmen, evtl. gemeinsam, getroffen werden müssen, um die Interessen dieser internationalen Organisationen in Deutschland zu wahren.

Der Verlust der deutschen Organisationen, der bereits im laufenden Jahre für die I.T.F. einen Einnahmefall von etwa 25 % bedeutet, gab Veranlassung zu eingehenden Beratungen über einen vom Sekretariat eingereichten Bericht mit Vorschlägen zur Durchführung von Sparmassnahmen. Dieser Bericht, der fast auf jedem Ausgabegebiet der I.T.F. einschneidende Sparmassnahmen vorsah, wurde einstimmig gutgeheissen.

In diesem Zusammenhang wurde auch beschlossen, das Monatsblatt der I.T.F. ab 1. Juli einzustellen.

Ende des Jahres wird der Generalrat an Hand einer neuen Uebersicht über die Kassenverhältnisse in den ersten 3 Quartalen zu prüfen haben, ob noch andere und schärfere Sparmassnahmen getroffen werden müssen.

Einstweilen wird das Sekretariat, auf jeden Fall bis Ende des Jahres, seine bisherige Tätigkeit — von der Aufgabe der Monatsschrift abgesehen — fortsetzen können. Um einen entsprechenden Ersatz für das jetzt ausfallende Organ zu schaffen, werden die Presseberichte so weit als irgend möglich ausgebaut, wobei vor allem der Notwendigkeit der Bekämpfung von Faschismus und Reaktion Rechnung getragen wird.

Bezüglich der Unterstützung von Kameraden, welche wegen politischer „Vergehen“ aus Deutschland flüchten mussten, stellte sich das Exekutivkomitee auf den Standpunkt, dass eine Regelung möglichst zentral erfolgen muss. Dafür zuständig ist s. E. der gemeinsam von der S.A.I. und dem I.G.B. geschaffene und verwaltete Matteotti-Fonds. In den einzelnen Ländern kommen für die Unterstützung die dort ansässigen Parteien und Gewerkschaftszentralen in Frage. Nur in Ausnahmefällen wird die I.T.F. die Aufgabe haben, Flüchtlingen direkt zu helfen. Anders aber verhält es sich mit Kameraden, die sich noch in Deutschland aufhalten und sich in Not befinden. Es besteht kein Zweifel, dass diese für direkte Unterstützung durch die internationalen Berufssekretariate in Betracht kommen.

In dieser Angelegenheit wurde beschlossen, an alle angeschlossenen Organisationen einen Aufruf zu richten, damit diese durch freiwillige Beiträge das Sekretariat in die Lage versetzen, die mit der speziellen Propaganda in Deutschland, der Unterstützung der Verbände in Danzig und im Saargebiet, sowie direkter oder indirekter Opfer des Hitler-Regimes verbundenen Kosten aufzubringen.

Im Hinblick auf die finanzielle Lage der I.T.F. mussten Beschlüsse über die beabsichtigte Errichtung eines Zweigsekretariats für die Organisationen des Fernen Ostens, sowie über einige Unterstützungsgesuche von Mitgliedsorganisationen bis auf weiteres zurückgestellt werden.

sentlichen auf den Schultern der Arbeiterschaft ruht, was besonders für die deutschen Reparationsverpflichtungen zutrefte. Es wird versucht, diese These unter Heranziehung statistischen Materials auch für die „Sieger“- und Gläubigerländer zu erweisen, indem den komplizierten internationalen Zusammenhängen zwischen den vielfachen unmittelbaren und mittelbaren Folgeerscheinungen der internationalen Verschuldung nachgegangen wird.“

Das sind die Besprechungen, soweit sie uns unter die Augen gekommen sind. Zweifelsohne werden welche noch hie und da auftauchen. Sollten einem Leser noch andere als obenerwähnte Rezensionen bekannt sein, so bitten wir ihn, uns davon in Kenntnis setzen zu wollen, weil uns dann die betreffende Anzeige entgangen ist. Die im vorstehenden wiedergegebene Uebersicht spricht übrigens für sich selbst: es geht daraus hervor, dass die I.T.F. mit dieser Veröffentlichung ein gutes Stück Arbeit geleistet hat.

**Vorläufige Einstellung der „I.T.F.“**

Mit dieser Nummer wird unser Organ eingestellt. Die Gründe zu dieser Massnahme haben wir in einem in dieser Nummer enthaltenen Artikel „Auf Wiederseh'n“ sowie in dem vorstehenden Bericht über die letzte Sitzung unseres Exekutivkomitees angegeben.

<i>Eingegangene Beiträge:</i>	<i>Für 1931:</i>
Polnische Eisenbahner . . . . .	fl. 1 764.08
	<i>Für 1933:</i>
Englische Eisenbahner (N. U. R.) . . . . .	fl. 6 359.—
Norwegische Seeleute . . . . .	500.—
Spanische Eisenbahner . . . . .	1 771.27
Französische Transportarbeiter . . . . .	814.01
Englische Transportarbeiter (T. and G. W. U.) . . . . .	4 063.—
Polnische Eisenbahner . . . . .	1 400.—
Dänische Heizer . . . . .	185.74
Finnische Seeleute . . . . .	103.20

*Bevorstehende Kongresse:*  
 Spanischer Eisenbahnverband, vom 20. bis 27. Juli in Madrid;  
 Kanadische Föderation der Eisenbahnangestellten, am 18. September und folgende Tage in Ottawa;  
 Landesverband der Hafnarbeiter Frankreichs, vom 23. bis 25. September in Paris.



**Ein Anschlag auf den ungarischen Strassenbahnverband**

Am 8. März abends wurde in Budapest ein Fahrer der Budapester Strassenbahnen, der schon seit langer Zeit kein Mitglied des ungarischen Strassenbahnverbandes mehr war, verhaftet. Die Verbandsleitung erfuhr, dass die Verhaftung auf politische Gründe zurückzuführen ist. In der darauffolgenden Nacht wurden weitere 29 Strassenbahner in Haft genommen, unter ihnen auch der Obmann, der Sekretär und ein Vorstandsmitglied des Verbandes. Die Verbandsleitung hatte keine Ahnung, warum die Verhaftungen vorgenommen wurden. Einige Tage darauf berichteten die bürgerlichen Blätter, im Verband der Strassenbahner wäre eine kommunistische Verschwörung aufgedeckt worden und die Verschwörer wären unter dem Vorwand, einen Esperanto-Kurs zu organisieren, zusammengelassen. Nur das Zentralorgan der ungarischen Sozialdemokratie, die „Népszava“, die mit den Verhältnissen in der freien Gewerkschaft der Strassenbahner vertraut ist, schrieb sofort, der Verband sei an einer kommunistischen Verschwörung nicht beteiligt.

Die Polizei führte einige Tage eine Untersuchung durch, wonach sie 13 der Verhafteten wieder auf freien Fuss setzen musste. Die Freigelassenen teilten dann mit, dass die Polizei nach einer Verschwörung und nach dem Blatte „Vörös Villamos“ (der rote Strassenbahner) fahnde. Es handelt sich hier um eine Zeitung, welche den Strassenbahnern auf alle mögliche Weise aufgedrängt wurde und in erster Linie die sozialdemokratisch gesinnten Strassenbahner beschimpfte. Der Ver-

Die Demonstrationen am Weltfeiertag der Arbeit wurden in Tokio, Osaka, Nagoya und andern grossen Industriestädten abgehalten. Es waren vorher allerhand Gerüchte über bewaffnete Ueberfälle durch Nationalisten oder Zusammenstösse zwischen der Rechten und Linken im Umlauf. So hiess es, dass einige Führer der nationalistischen Organisation im Schilde führten, die Demonstranten während des Aufzuges durch die Strassen Tokios zu überfallen, zu welchem Zwecke an die 200 Bambusspieße verfertigt wurden und man einen Stosstrupp aufmarschieren liess. Die meisten der Führer der äussersten Linken sind aber von der Polizei verhaftet worden, weil sie zum 1. Mai einen besondern Werbefeldzug vorbereitet hatten. Die Polizei traf strenge Vorsichtsmassregeln, und in Tokio soll am 1. Mai eine 4 000 Mann starke Polizeimacht aufgeboden worden sein.

Andererseits führten die nationalistischen Organisationen, z. B. die Kokka Shakai Tō (Sozialistische Staatspartei), die Seisan Tō (Partei der Hersteller) etc. ihre Kampagne gegen die Feier des 1. Mai als Weltfeiertag der Arbeit fort. Sie beschlossen, energisch gegen die Feier des 1. Mai anzukämpfen, den Austritt Japans aus der Internationalen Organisation der Arbeit in Genf zu fordern und die Einberufung einer Internationalen Arbeitskonferenz für asiatische Arbeiter anzustreben. Am 29. April, als des Kaisers Geburtstag gefeiert wurde, veranstalteten sie auf dem Exerzierplatz Yoyogi (Tokio) eine Kundgebung, wobei dem Heere mit der üblichen Zeremonie ein Flugzeug zugeeignet wurde; darnach erfolgte eine Parade durch die Strassen der Stadt. Am Hibiya-Park angekommen, betete die Menge für des Kaisers Gesundheit und nach 3 Hurras auf das kaiserliche Haus stob sie auseinander. Berichtet wird, dass bis Ende März die Arbeiter für die Landesverteidigungs-Kasse 417.0000 Yen aufgebracht haben.

bandsleitung war auch bekannt, dass die Polizei die Verbreiter dieses Blattes sucht. Umsomehr wachten die Kollegen darüber, den Verband von der Aktion der Kommunisten fernzuhalten.

Nach der am 16. Februar stattgefundenen Jahresversammlung, in der die Verbandsleitung neugewählt wurde, hat man von einer der Verbandsleitung bisher unbekannten Seite eine Anzeige erstattet, wonach die neue Verbandsleitung grösstenteils aus neuen Männern bestünde, die den Verband in kommunistisches Fahrwasser lenken wollen. Der Anzeige wurde ein Aufruf beigelegt, in dem die neugewählte Leitung die Kollegen aufforderte, für den Verband 500 neue Mitglieder zu werben, weil dadurch der Mitgliedsbeitrag ermässigt werden könnte. In der Anzeige wurde behauptet, die Verbandsleitung beabsichtige, diese 500 Mitglieder für die kommunistische Organisation zu gewinnen.

Von 17 Verhafteten setzte der Untersu-

Trotz dieses heftigen Widerstandes vonseiten der nationalistischen Gewerkschaften wurde dennoch in verschiedenen Landesteilen der 1. Mai gefeiert. Der diesjährige Mai-Aufzug in Tokio war besonders dadurch gekennzeichnet, dass die organisierten Arbeiter in 2 getrennten Gruppen demonstrierten. Mitglieder der Nippon Rôdô Sôdômei (Japanische Gewerkschaftszentrale) und anderer rechts stehender Gewerkschaften veranstalteten eine Versammlung und Demonstration, wo ein Manifest mit den Forderungen auf den Siebenstundentag, Unterhalt der Erwerbslosen, Missbilligung der reaktionären „Fascio“, Lohnvorschüsse während der Inflationsperiode und Verhinderung eines Weltkrieges angenommen wurde. Der linke Flügel, vertreten durch den Hokyo Kotsu Rôdô Kumiai (Transportarbeiter-Verband), die Opposition im Generalrat des Gewerkschaftsbundes (Rôdô Kumiai Sôhyôgikai) und einige syndikalistische Verbände hielten ebenfalls eine Sitzung ab, wo eine Resolution angenommen wurde mit der dringenden Aufforderung an alle unterdrückten Menschen, an der Feier des 1. Mai teilzunehmen; in dieser Resolution wurde auch die Abkehr von den „Fascio“, den „Social Fascio“ und dem Japanischen Gewerkschaftsbund ausgesprochen, und schliesslich Hilfe für die Erwerbslosen verlangt. Auch dieser linke Flügel demonstrierte auf den Strassen.

Die diesjährige Maifeier war eine Gelegenheit, um eher die Uneinigkeit, als die Einigkeit der organisierten Arbeiterschaft Japans zu bekunden, und besonders auffällig war dabei, dass der rechte Flügel der Bewegung die internationale Bedeutung dieses Arbeiterfestes ganz ausser acht liess, während der linke Flügel wegen der strengen Vorsichtsmassnahmen der Polizei keine Möglichkeit hatte, seine Stimme vernehmen zu lassen.

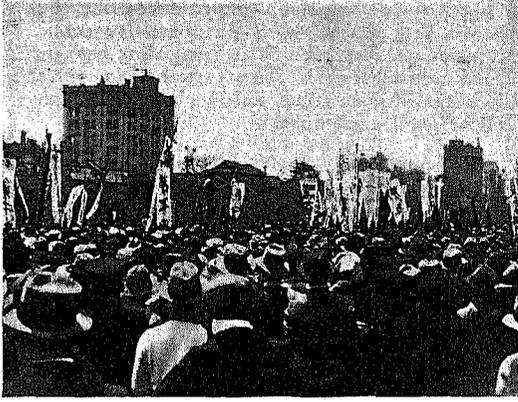
Ein deutliches Bild von der diesjährigen Maifeier in Japan geben die nachstehenden Bilder.

chungsrichter 40 — darunter der Obmann, der Sekretär und das erwähnte Vorstandsmitglied — wieder auf freien Fuss; es waren nämlich gegen 8 gar keine Verdachtsmomente zu finden, während die Untersuchung gegen 2 Freigelassene weitergeführt wurde.

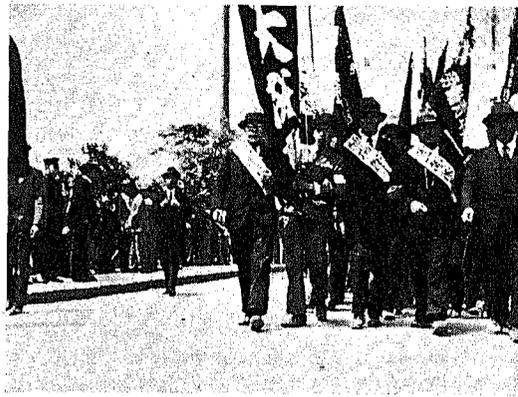
Am 17. Mai fand die Hauptverhandlung gegen die 7 sich in Haft befindenden Strassenbahner statt, die alle für schuldig erklärt wurden; einer erhielt 8 Monate, 3 je 5 Monate und 3 je einen Monat Gefängnis. In der Urteilsbegründung heisst es, die Angeklagten hätten durch den Kauf von „Rote Hilfe“-Marken die kommunistische Partei unterstützt; ferner hätten sie gewusst, dass die „Vörös Villamos“ verteilt wurde und sie hätten es unterlassen, der Behörde Anzeige zu erstatten.

Die Verurteilten wurden nun von der Strassenbahn entlassen. Dem verantwortlichen Treiben der Kommunisten ist es zuzuschreiben, dass sieben Familien brotlos geworden sind.

# DER ERSTE MAI IN JAPAN



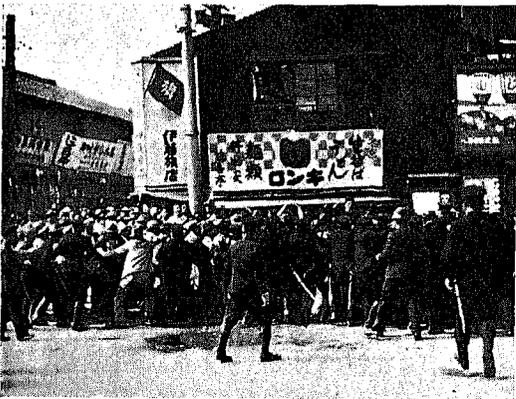
Die grosse 1.-Mai-Versammlung in Osaka



Der Kopf der Demonstration



Der Aufmarsch zwischen Polizeikordons



Das polizeiliche Einschreiten gegen die Demonstration in Kobe



Arbeiter werden niedergeschlagen



Der Kampf um die Flagge



Die Verhaftung eines Führers



Eine Arbeiter-Samariterin verbindet verletzte Demonstranten



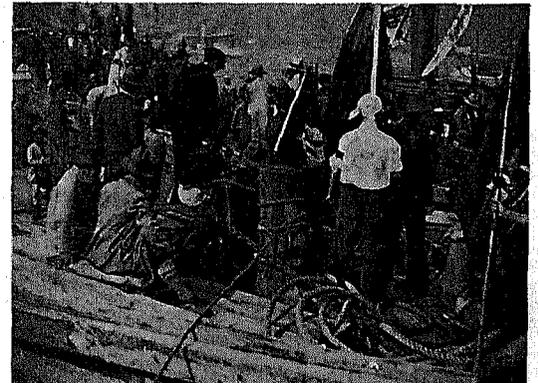
Die Polizei arrestiert mitdemonstrierende koreanische Frauen



Strassenbahner im Mai-Aufzug in Kobe



Widerstand der Demonstranten



Demonstranten im Hafen von Kobe



## Die wahren Verantwortlichen

Am Tage, nachdem am Pfingstsonntag bei Nantes ein Zug mit Ausflüglern verunglückte, haben sich, noch ehe eine Untersuchung eingeleitet worden war, die bürgerlichen sowohl als auch die sozialistischen Tageszeitungen — leider muss dies zugegeben werden — beeilt, den Fall so darzustellen, als sei der Lokomotivführer des verhängnisvollen Zuges allein schuld daran. Hinter dieser Pressereaktion steckt auch diejenige der Eisenbahnunternehmen, und sie veranlasst uns, unsern Lesern einige treffende Auszüge aus den Schriften von Pierre Hamp, dem Verfasser einiger *inhaltsreicher* Bücher über die menschliche Arbeit, die ein einziges grosses Helden-gedicht über die „Leiden der Menschen“ darstellen, vor Augen zu führen:

„Eine Unternehmung verwendet zwei Sorten von Menschen: das leitende und überwachende Personal, das gewöhnlich sitzt mit weissen Händen, und das ausführende Personal, immer stehend und mit schwarzen Händen. Der Leiter hat den Vorteil, durchstreichen und wieder von neuem anfangen zu können; es kostet ihn bloss ein Blatt Papier; der Ausführende hat keine *Muse* dazu, Irrtümer begehen zu können; wenn er sich täuscht, dann kracht es. Er arbeitet in Holz und Eisen. Bei der Ausübung seines Dienstes bedarf es nur eines Blickes zu wenig oder einer Bewegung zu viel, und die Katastrophe ist da. Dann ist es üblich, dass man die Verantwortung nicht bei der geistigen Anordnung sucht, sondern sie bei der materiellen Ausführung findet. In der Tat ist es so, dass seitdem die Eisenbahngesellschaften ihre Vorsichtsmassnahmen treffen, ihre Büromenschen Reglemente bis in alle Einzelheiten ausgearbeitet haben, die allen in der Praxis möglichen

*Fällen angepasst sind und man findet darin immer den entsprechenden Text, an den man sich hätte halten müssen, damit kein Unglücksfall passiert wäre. . . .*

Wenn durch wirkliche Vorrichtungen für Sicherheit gesorgt würde, wären soundsovieler Vorschriften weniger nützlich, denn sie haben ja nur den Zweck, unter Beibehaltung aller Fehler der billigen Einrichtung für Erhaltung der Sicherheit zu sorgen.

Denn die notwendigen Arbeiten ausführen und genügend Personal bei einer sicheren Abwicklung des Dienstes verwenden wäre teuer. Die schriftlich niedergelegten zahlreichen Vorschriften zu vermehren, kostet wenig und genügt, damit die Chefs bei einem Unfälle sagen können:

Wir haben alle Vorkehrungen getroffen, damit so etwas nicht vorkommen soll. Man hätte sich nur an die Vorschriften im Paragraphen II halten brauchen.

Um sich ihrer Verantwortung zu entziehen, sich zu decken, wie sie es zu nennen pflegen, genügt ihnen irgend eine Randbemerkung. Sie schreiben einfach: Mein Herr! Wollen Sie davon Vormerkung nehmen, dass. . .

Der Mann, welcher davon Vormerkung nehmen soll, bestätigt den Empfang des Befehls, übergibt ihn einem andern, der ebenfalls unterzeichnet und ihn weitergibt. Das Papier kommt aber letzten Endes immer zu jemand, der es an niemanden mehr weiterzuleiten, der nicht einmal die Zeit hat, zu lesen, was man ihm übermittelt hat: das ist der Rottenführer, der Lokomotivführer oder Weichensteller. . . . Der letzte Ausführende eines Verfahrens, das eine ganze Verwaltungshierarchie eingeführt hat, kann niemals allein verantwortlich sein, denn er allein hat nicht alle die Dinge geschaffen, welche seine Arbeitsbedingungen ausmachen.

Ueber ihm stehen alle Anspornungen, es zu gut zu machen, d. h. die Vorschriften zu umgehen. Er hat alle schlechten Gewohnheiten, welche die

auf Sparmassnahmen ausgehenden Chefs dulden. Und diese Chefs, die für alle Fehler und Mängel, welche einer auf den Gelderwerb ausgehenden Organisation anhaften, mitverantwortlich sind, haben kein Recht, auch nur einen Augenblick für sich in Anspruch zu nehmen, dass man den Einflüssen dieser schlechten Gewohnheiten keine Rechnung tragen sollte, auch nicht in dem Augenblicke der Katastrophe.

### Die Mangelhaftigkeit der Organisation.

Einem Lokomotivführer kann man die Ausserachtlassung von Signalen nicht leicht verzeihen. Er hat einen Vertrauensposten. Er muss ihn gewissenhaft ausfüllen. *Wenn er aber versagt, ihr Herren Mitglieder des Aufsichtsrats, dann braucht ihr euch nicht jeglicher Schuld freizusprechen, weil er verhaftet wurde* Ihr Herren Mitglieder des Aufsichtsrats, ihr seid nicht so schuldig, als wäret ihr mit ihm auf der Maschine gewesen, eure Schuld ist noch grösser; denn er begibt sich in die von euch geschaffene Gefahr, ihr aber nicht, ihr glaubt, nachdem ihr die Vorschriften über die Fahrstrecken, die Fahrpläne und die Fahrgeschwindigkeit, wodurch täglich und stündlich die Unfallgefahr vor Augen steht und das Unglück nur solange abzuwenden ist, bis ein Mann ohnmächtig zusammenbricht, in aller Muse gegenzeichnet habt, ihr wäret jeglicher materiellen Verantwortung entbunden, weil ihr keine Hand anzulegen braucht. Als der Unfall passierte, wart ihr ja nicht dabei. *Die Auswirkung der Irrtümer der Theoretiker ist nicht unmittelbar.* Derjenige eurer Ingenieure, welcher die Durchkreuzung der Züge 2 und 11 und deren Durchkreuzung in 7 Minuten vorgeschrieben hat, brauchte ja nicht zu befürchten, dass es in seinem Büro, unter seinem Federhalter, einen Zugzusammenstoss geben könnte. Der Mensch in der Praxis aber, der jeden Tag ausführt, was der Ingenieur vorzeichnet, hält sich an den Schmelzpunkt von Theorie und Praxis. Und die Ausführung erfolgt in der nackten Wirklichkeit. . . .

### Zug 2 nimmt es mit Zug 11 auf!

Zug 2 hatte 7 Minuten Verspätung. Was haben nach Ihren Zirkularen Lokomotivführer und Heizer eines verspäteten Zuges zu tun? Gute Feuerung und gute Fahrt, um die verlorene Zeit wieder einzuholen. Dabei verdienen sie eine von Ihnen festgesetzte Zulage. Der Lokomotivführer von Zug 2 ist mit einer zu grossen Fahrgeschwindigkeit in einen Bahnhof eingelaufen. Man macht ihm daraus einen Vorwurf, denn Zug 11 hat sich gerade vor ihm befunden. Wenn aber Zug 2 vor Zug 11 auf das Weichenkreuz aufgelaufen wäre, hätte der Lokomotivführer des Zuges 2 die Zulage verdient.

Es sind, um die Katastrophe zu vermeiden, 7



Ein internationales Treffen sozialistischer Esperantisten in Wien.

In den beiden Pfingsttagen hat in Wien ein internationales Treffen sozialistischer Esperantisten stattgefunden. An dem Treffen haben Genossen aus Oesterreich, Tschechoslowakei, Ungarn und Frankreich teilgenommen. Besonders stark war die Teilnahme aus Ungarn; etwa 800 Personen sind mit einem Sonderdampfer nach Wien gekommen. Das Beisammensein von sozialistischen Esperantisten verschiedener Länder, wobei als Verständigungssprache nur Esperanto diente, gestaltete sich zu einer Kundgebung der internationalen Solidarität der Arbeiter.

Zu gleicher Zeit wurde eine Konferenz sozialistischer Esperantisten abgehalten, welche sich besonders mit der Frage der internationalen organisatorischen Beziehungen zwischen den sozialistischen Esperantisten beschäftigte. Das Ergebnis der Konferenz war die Gründung einer Internationale Sozi-

alistischer Esperantisten (Internacio de Socialistaj Esperantistoj — ISE).

### Esperanto im Verkehr.

Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen verfügte, dass alle Schaffner, welche in D-Zügen Dienst leisten, eine fremde Sprache können müssen. Als solche ist auch Esperanto zugelassen. Es ist zu diesem Zwecke eine Prüfungskommission eingerichtet worden, welche alljährlich die betreffenden Schaffner auf ihre Sprachkenntnisse prüft.

### Esperanto in Japan.

Nach den Meldungen der japanischen Esperanto-Zeitschriften gibt es in Japan insgesamt 47.000 organisierte Esperantisten.

Die japanische Monatsschrift für Kinderkultur hat eine besondere Esperantorubrik eingeführt. Diese Rubrik umfasst 10 von 60 Seiten. Der Zweck dieser Rubrik ist, Beziehungen zwischen den japanischen Kindern und den Kindern anderer Länder anzuknüpfen.

### Esperanto im Handel.

Das Organ der französischen Handelskammer in London bringt in jeder Nummer einen Aufsatz in Esperanto. In der Juni-Nummer dieser Zeitschrift ist auch ein Aufsatz erschienen, welcher unserem Esperanto-Pressebericht entnommen wurde, u. z. „Notlage der Partikulierschiffer in Holland“. In einem besonderen Aufsatz in französischer Sprache werden die Leser von dem Wesen und der Tätigkeit der I.T.F. sowie von der Existenz des Esperanto-Presseberichtes unterrichtet.

### Esperanto unter den schwedischen Arbeitern.

Nach den Meldungen aus Schweden war in dem bereits abgelaufenen Unterrichtsahre der Zulauf zu den für Arbeiter eingerichteten Esperantokursen besonders gross. Die Anzahl der Teilnehmer an den vom Arbeiter-Bildungs-Verband (ABF) veranstalteten Esperantokursen war in dieser Kursperiode etwa 7000. Das Endergebnis der Kurse war im allgemeinen gut. Es haben sich in zahlreichen Orten neue Esperanto-Klubs gebildet, die dem Schwedischen Arbeiter-Esperanto-Verband beigetreten sind.

### Ein fataler Irrtum.

In der April-Nummer unseres Mitteilungsblattes haben wir berichtet, dass die internationale Esperanto-Zeitschrift „Heroldo de Esperanto“, welche in Köln a/R erscheint, Stimmung für Hitler-Deutschland zu machen versucht. In der Nummer vom 21. Mai versucht sich die Zeitschrift reinzuwaschen, was wir ihr natürlich gönnen. Es ist ihr dabei jedoch ein fataler Irrtum unterlaufen. Mit unverhüllter Freude vermeldet die Zeitschrift nämlich, dass die betreffende Nummer des Mitteilungsblattes „übrigens grosse weisse Zensurflecke aufweist“. Um die Leser in Deutschland nicht dem faschistischen Terror auszusetzen, haben wir nämlich bei allen Exemplaren, welche für Deutschland bestimmt waren, die Zeichnung sowie den Leitartikel weggenommen, wodurch diese „Zensurflecke“ zu erklären sind. Natürlich haben wir der Redaktion dieser Zeitschrift die Freude genommen und sie dementsprechend brieflich aufgeklärt.

Minuten und die Signale vorhanden. Wenn es nun einmal zu einem Unglück kommt, wie oft hat nur wenig dazu gefehlt? ... Die Zahl der Katastrophen, welche sich ereignen, ist nur ein Bruchteil derjenigen, welche sich hätten ereignen können. Dieses Mal genügte eine Minute, damit es nicht krachte. Um 21 Uhr 20 fuhr Zug 2 vor Zug 11, um 21 Uhr 22 hinter ihm, um 21 Uhr 21 in ihn hinein ...

#### Die Verantwortung.

Um richtig beurteilen zu können, inwieweit man einen Arbeiter, Angestellten oder Beamten bei der Eisenbahn für ein ihm während des Dienstes zugestossenes Unglück verantwortlich machen kann, darf sich die Untersuchung nicht bloss auf den Tatbestand erstrecken, sondern es muss auch festgestellt werden, durch welche ausschlaggebenden Einflüsse und durch was für eine berufliche Ausbildung der Bedienstete in eine Lage geraten kann, deren natürliche Folge ein Unglücksfall ist.

Handelt es sich um den Führer eines Schnellzuges, so hat man Ermittlungen darüber anzustellen, welches sein Hauptgedanke bei der Berufsausübung sein kann. Es ist kaum die Furcht vor einem geschlossenen Signal; da die geringste Verlangsamung der Fahrt oder gar das Anhalten, das einem Schnellzug durch einen Bahnhofsbediensteten geboten wird, letzterem eine schwere Strafe einbringen wird, ist der Bahnhofsbedienstete stets sehr darauf bedacht, dass die Signale für die Schnellzüge offen sind.

Die Lokomotivführer solcher Züge gewöhnen sich ganz automatisch an die freie Strecke... Die Aufmerksamkeit eines Mannes, welcher bei 100 km Geschwindigkeit eine Masse von 300 Tonnen lenken muss, kann nur dann frisch erhalten und imstande bleiben, alles zu bemerken, wenn seine Kräfte durch längere Ruhepausen erneuert werden können, denn wenn die Aufmerksamkeit erschläft, reissen automatisch Gewohnheiten ein ...

Der Lokomotivführer eines Schnellzuges, der offene Signale gewohnt ist, hat eine Hauptsorge: den Fahrplan einzuhalten. Alles konzentriert sich bei ihm darauf hin. Eine Minute Verspätung kann er durch eine Meldung rechtfertigen. Rechtfertigt er sich nicht, so hat er den Verlust der Fahrprämie und Strafen zu gewärtigen, die seine Vorrückung verzögern; es ist aber auch noch ein gewisser Ehrgeiz vorhanden. ... Denn in dem Gesetze heisst es: „Wer durch Ungeschicklichkeit, Unvorsichtigkeit, Unaufmerksamkeit, Nachlässigkeit und Ausserachtlassung von Gesetzen und Verordnungen auf einer Bahnstrecke, auf Bahnhöfen oder Haltestellen unfreiwillig einen Unglücksfall hervorgerufen hat, wobei Menschen verletzt wurden, wird bestraft mit ...“

Darf sich bei Totschlag infolge Unvorsichtigkeit mit einem Zuge die Untersuchung darauf beschränken zu erfahren, wem die Steuerung der Maschine anvertraut war? Ausser den vorherrschenden Tatbeständen hat man auch mit Umständen der Organisation und Ausführung von Vorschriften zu rechnen. Findet man hier nicht „Ungeschicklichkeit, Unvorsichtigkeit, Unaufmerksamkeit, Nachlässigkeit“ bei der Organisation?

Kreuzung zweier Hauptverkehrsadern: Unvorsichtigkeit bei der Anlage von Strecken.

Durchfahrt zweier Schnellzüge in einem Zeitraum von 7 Minuten an gefährlicher Stelle: Ungeschicklichkeit bei der Aufstellung der Fahrpläne.

Zwei Mann auf einer Schnellzugslokomotive statt drei (nur ein einziger Mann auf elektrischen Lokomotiven — Red.) Unvorsichtigkeit bei der Arbeitseinteilung.

Ungenügende Leuchtstärke der Signalscheiben. Schlechte Kennzeichnung von Baustellen. Mangel an automatischen Warnvorrichtungen; Nachlässigkeit bei der Anbringung von Signalen.

Fahrprämien: Wahnsinn.

Man verhaftet einen Lokomotivführer, weil die Gesellschaft alle Voraussetzungen für die Katastrophe selber geschaffen hat und der Lokomotivführer beauftragt wurde, sie zu umgehen.

Diese Zeilen sind vor etwa 10 Jahren veröffentlicht worden. Sie sind auch heute noch zeitgemäss. Die grossen Eisenbahn-

## Die Lage der jugoslawischen Eisenbahnarbeiter

Bei den jugoslawischen Staatsbahnen sind etwa 40 000 Arbeiter angestellt, welche in den Werkstätten, im Bahnunterhaltungsdienst, in den Bahnhöfen und Lagerhäusern beschäftigt sind. Die Lage dieser Arbeiter ist äusserst schlecht, die Löhne und die Arbeitsbedingungen, unter denen sie arbeiten müssen, sind elend. Schon seit dem Jahre 1918, seit der Gründung des jugoslawischen Staates, warten sie auf die Besserung ihrer Lage und auf Erfüllung ihrer Forderungen. Alle Bemühungen und Interventionen ihres Verbandes in dieser Richtung sind jedoch bisher erfolglos geblieben. Die massgebenden Kreise, in deren Händen die Besserung der Arbeitsbedingungen dieser Arbeiter liegt, haben für die Forderungen kein Verständnis gefunden. Alle bisherigen Massnahmen des Verkehrsministeriums und der Eisenbahnverwaltung, welche die Eisenbahnarbeiter betrafen, haben nicht nur die Arbeitsbedingungen nicht verbessert, sondern den Arbeitern neue Opfer auferlegt und die verschiedenen Arbeitsfragen ungelöst gelassen.

Angesichts der äusserst schweren Lage der Eisenbahnarbeiter hat sich der I.T.F. angeschlossene Jugoslawische Eisenbahnerverband veranlasst gesehen, eine Delegiertenkonferenz einzuberufen, welche sich mit allen die Eisenbahnarbeiter angehenden Problemen befasste und eine Reihe von Resolutionen annahm, worin die Forderungen der Arbeiter festgelegt wurden. Der Konferenz, welche am 23. April 1933 in Agram (Zagreb) abgehalten wurde, hat das Sekretariat des Verbandes einen Bericht vorgelegt, worin in zusammengefasster Form die Lage der Eisenbahnarbeiter geschildert wird. Diesem Bericht entnehmen wir die Angaben für diesen Aufsatz.

Nach dem Zusammenbruch des Weltkrieges, im Jahre 1918, galten für die Eisenbahner im neuen jugoslawischen Staat, der aus den Gebieten des ehemaligen Serbien und ehemaligen Oesterreich-Ungarn gebildet wurde, verschiedene Vorschriften der serbischen Bahnen, der österreichischen Staatsbahnen und der österreichischen Südbahn, die Eigentum einer Gesellschaft war. Dieser Zustand dauerte bis zum Jahre 1920. Selbstverständlich zog das verschiedene Schwierigkeiten nach sich, sodass die Eisenbahner und auch andere massgebende Faktoren die Vereinheitlichung dieser Vorschriften für das gesamte Gebiet des jugoslawischen Staates forderten. Dabei stellten sich die Eisenbahner auf den Standpunkt, dass diese Vereinheitlichung nur im Einvernehmen zwischen dem Personal und der Eisenbahnverwaltung vorgenommen werden soll. Das Eisenbahnministerium war jedoch nicht der Meinung und gab ein sog.

katastrophen, welche sich in letzter Zeit in Rumanien, in Grossbritannien, in der Schweiz und in Frankreich zugetragen haben, lassen uns noch mehr empfinden, wie recht der Verfasser mit diesen Zeilen, von denen viele eine Anklage darstellen, hat.

„zeitweiliges Reglement für Professionisten und Arbeiter“ heraus mit der Bemerkung, es handle sich nur um ein Provisorium und dass auf Grund gemachter Erfahrungen möglichst bald ein definitives Reglement, das die Arbeitsfragen der Eisenbahnarbeiter regeln wird, herausgegeben werden würde.

Diese provisorischen Bestimmungen regeln die Arbeitszeit, die feste Anstellung, die automatische Aufrückung; die Frage der Löhne wurde jedoch nicht in befriedigender Weise gelöst und man musste zur Einführung von Teuerungs- und Familienzulage übergehen, um die qualifizierten Kräfte für den Eisenbahndienst zu erhalten. Im Jahre 1923 wurden Stundenlöhne, sowie die Entlohnung auf Grund eines Vertrages eingeführt; die automatische Aufrückung wurde dabei abgeschafft. Damals gelang es den Eisenbahnarbeitern, gewisse Verbesserungen ihrer Löhne zu erzielen. Aber das waren auch die letzten Verbesserungen.

In den Jahren 1924 bis 1927 haben die Eisenbahnarbeiter bereits die ersten Verminderungen ihrer Einkünfte erfahren müssen. Die Grundlöhne sind zwar unangetastet geblieben, dafür wurden verschiedene Nebenbezüge gekürzt und Begünstigungen vermindert oder abgeschafft. Es wurde ihnen der Anspruch auf Arbeitskleidung entnommen, die gesetzlichen Feiertage wurden nicht mehr bezahlt, man hat mit der Kürzung von Prämien in Werkstätten und Heizhäusern begonnen und schliesslich wurden die Fahrtbegünstigungen für Arbeiter und Pensionisten verschlechtert. Die damalige Abschaffung des Mieterschutzes hatte ausserdem eine grosse Steigerung der Mieten zur Folge, wovon natürlich auch die Eisenbahnarbeiter empfindlich betroffen wurden.

Die erste allgemeine Kürzung der Grundlöhne wurde am 1. April 1927 durchgeführt. Der Lohnabbau betrug damals 10%, für die besser bezahlten Kategorien 15%. Die massgebenden Kreise erklärten, die Lohnkürzung sei notwendig, um den Staatshaushalt ins Gleichgewicht zu bringen, man hat die Arbeiter vertröstet, dass kein weiterer Lohnabbau notwendig sein werde und an sie appelliert, für den Staat Opfer zu bringen.

Aber schon im Winter 1927 wurden unbezahlte Ferien (Feierschichten) eingeführt. Zuerst in einigen Dienstabteilungen, dann wurde diese Massnahme auch auf andere Abteilungen ausgedehnt. Im Bahnunterhaltungsdienst wurde z. B. in den Wintermonaten 10 Tage ausgesetzt, was für die betreffenden Arbeiter eine Lohn-einbusse von 40% bedeutete. Gleichzeitig wurden die Prämien in den Werkstätten und Heizhäusern stark gekürzt. In den Werkstätten verloren die Arbeiter bald 50% ihrer Prämien, in den Heizhäusern wurden sie schliesslich ganz abgeschafft.

Und trotzdem hofften die Arbeiter noch, dass ihre Forderungen doch berücksichtigt werden. Sie erwarteten viel von dem neuen Reglement, das inzwischen angekündigt worden war.



Das neue Reglement (Reglement für das Hilfspersonal\*) bei den Staatsbahnen) ist endlich am 1. Juli 1930 erschienen. Auch dieses Reglement wurde ohne Befragung des Personals erlassen. Es hat nicht nur die alten Forderungen der Arbeiter unberücksichtigt gelassen, sondern ihnen neue schwere Opfer auferlegt. Alle vorherigen Lohnkürzungen und Verschlechterungen wurden durch das neue Reglement sanktioniert, die feste Anstellung wurde begrenzt, die zur Erreichung der vollen Pensionsrechte erforderliche Dienstzeit wurde verlängert und das System der Arbeitervertrauensmänner wurde abgeschafft. Schwer hat die Arbeiter die Bestimmung getroffen, dass die Beiträge für den Pensionsfonds nachträglich für die ganze Dienstzeit bezahlt werden müssen, was für die Arbeiter eine Lohneinbusse von etwa 10% bedeutete. Schliesslich wurde die Entlohnungsart neu geregelt; die Löhne wurden in Grundlöhne und Zuschläge geteilt. Die Höhe dieser Zuschläge richtet sich nach den Preisverhältnissen im Dienstort, nach der Fähigkeit des Arbeiters, der Art der Arbeit u. ä. und beträgt bei gelernten Arbeitern bis zu 50%, bei halbgelernten Arbeitern bis zu 40% und bei ungelerten Arbeitern bis zu 30% der Grundlöhne. Eines der grössten Mängel des Reglementes ist seine grosse Unklarheit, wodurch eine vielseitige, natürlich für die Arbeiter ungünstige Auslegung möglich ist.

Die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der Eisenbahnarbeiter hat jedoch weitere Fortschritte gemacht. Man hat die Arbeitszeit im Jahre 1931 auf 6 Stunden pro Tag verkürzt, natürlich mit der entsprechenden Lohneinbusse. Der Arbeitstag wurde zwar später wieder auf 7 Stunden verlängert, es blieb jedoch für die Arbeiter ein Lohnverlust von etwa 17%. Schliesslich wurden die Löhne am 1. Oktober 1931 und 1. April 1932 neuerdings insgesamt um 10% gekürzt.

Wenn man also alle Lohnkürzungen seit dem Jahre 1927 und die durchschnittliche Anzahl der unbezahlten Ferien zusammenfasst — wobei die Kürzung bzw. Abschaffung der Prämien in Werkstätten und Heizhäusern ausser Betracht gelassen wird —, dann kann man feststellen, dass die Streckenarbeiter 50%, die Werkstättenarbeiter 38% und die Arbeiter in übrigen Diensten 35% von ihre Einkünften verloren haben. Würde man noch die Prämien mit in Rechnung ziehen, so würde das Ergebnis noch ungünstiger ausfallen.

Wie die Einkünfte der jugoslawischen Eisenbahnarbeiter zurückgingen, darüber zeugt am besten die nachstehende Tabelle. Als Beispiele wurden Durchschnittslöhne pro Monat genommen ohne Einrechnung von Prämien. Für die Jahre 1930 und 1931 wurden die durchschnittlichen Zuschläge zu den Grundlöhnen eingerechnet. In der letzten Rubrik für Streckenarbeiter handelt es sich um die Löhne von 1932 bei Abrechnung von 5 ungezahlten Ferientagen in den Wintermonaten. Wir kommen dabei zum

\*) In Jugoslawien gilt als Hilfspersonal dasjenige Personal das nicht direkt beim Verkehr beschäftigt ist, z.B. auch die höheren Verwaltungsbeamten, technisches Personal und die hier umschriebenen Arbeiter.

folgenden Ergebnis (alles nach Abzug von Beiträgen für die Pensionskasse und Steuer):

	1. I. 1924— 1. IV. 1927:	1. VII. 1930— 1. X. 1931: (in Dinar)	ab 1. IV. 1932:	Strecken- arbeiter:
Arbeiter mit 1 Dienstjahr	624.—	522.—	480.—	380.—
Arbeiter mit 8 Dienstjahren	810.—	637.—	568.—	438.—
Arbeiter mit 35 Dienstjahren	1175.—	950.—	850.—	664.—
Professionalist mit 8 Dienstj.	1130.—	850.—	765.—	575.—
Professionalist mit 35 Dienstj.	1610.—	1225.—	1090.—	825.—

(100 Dinar sind gleich: 7.20 schw. Franken; 12.— österr. Schilling; 45.60 tsch. Kronen; 5.80 RM.)

Wenn man diese Zahlen betrachtet, wenn man feststellt, dass ein gelernter Arbeiter mit 35 Dienstjahren etwa 1000.— Dinar, d. s. etwa 72.— Franken, 120.— Schillinge 456.— tsch. Kronen und 58.— RM monatlich „verdient“, so kann man verstehen, dass der Eisenbahnverband in seinem Bericht an die Delegiertenkonferenz sagt, dass dieser elende Lohn in den meisten Fällen für das Notwendigste nicht ausreicht, dass die Arbeiter mit ihren Familien Hunger leiden müssen, in der Furcht leben, ihre Miete nicht bezahlen zu können und

auf die Strasse gesetzt zu werden, und körperlich und moralisch zugrundegehen. Deswegen richtete die Delegiertenkonferenz an die massgebenden Faktoren einen dringenden Appell, der unerhörten Verelendung der Eisenbahnarbeiter Einhalt zu tun und ihre berechtigten Forderungen zu berücksichtigen.

\*\*\*

Das Verkehrsministerium hat jedoch dem Rufe der Eisenbahnarbeiter kein Gehör geschenkt. Am 20. Mai, also nach der Abhaltung der genannten Konferenz, ist ein neues Reglement für die Eisenbahnarbeiter in Kraft getreten. Und dieses Reglement bedeutet neuerliche Verschlechterung der Lage der Eisenbahnarbeiter. Die Lohnkürzungen seit der Herausgabe des Reglements im Jahre 1930 (um 10%) werden durch das neue Reglement sanktioniert, die Pensionen werden erheblich herabgesetzt, die Disziplinarbestimmungen werden verschärft und verschiedene Bestimmungen des Reglements bleiben weiterhin unklar, zweideutig und verschiedenen Auslegungen zugänglich. Alle alten Forderungen der Eisenbahnarbeiter, wie die Fragen der Arbeitskleidung, Herabsetzung der Dienstzeit zum Zwecke der Erlangung der vollen Pension, Arbeitervertrauensmänner, paritätische Verwaltung der Pensionskasse etc. blieben völlig unberücksichtigt.

## Unsere Untersuchung über die Werkstättenarbeiter

Nachstehend geben wir die Antworten der Eisenbahner Britisch-Indiens wieder, die uns erst jetzt zugegangen sind. Die Fragen lauten:

### Frage 1:

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

### Frage 2:

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

### Frage 3:

- Geben die Eisenbahnen die Arbeiten für Unterhaltung und Ausbesserung des Materials der Privatindustrie in Auftrag?
- Wenn ja, in welchem Verhältnis?
- Geben die Staatsbahnen diese Arbeiten den Privatbahnen in Auftrag?
- Wieviel Werkstätten wurden geschlossen?
- Wieviel Arbeiter sind in den letzten Jahren entlassen worden?
- Wieviel müssen kurzarbeiten?
- Wie ist die Kurzarbeit geregelt?
- Haben die Eisenbahnen Eures Landes neue Entlassungen unter dem Werkstättenpersonal vorgesehen?
- Beabsichtigen sie eine weitere Herabsetzung der Löhne?

Antworten:

### Zu Frage 1:

Die Werkstättenarbeiter sind den übrigen Eisenbahnbediensteten gleichgestellt.

### Zu Frage 2:

Sie sind in den Eisenbahnergewerkschaften organisiert.

### Zu Frage 3:

- Gewisse lose Teile des rollenden Materials werden von der Privatindustrie bezogen, bisweilen lässt man auch durch sie Reparaturen ausführen.

- Unbeantwortet.
- Nein.
- Nur 2 grosse Werkstätten sind geschlossen worden, eine bei der Süd-Indischen und eine bei der Nord-West-Bahn.
- Aus Sparsamkeitsgründen wurden in den Jahren 1931/32 15 369 und in den 5 vorausgegangenen Jahren 9 764 Arbeiter entlassen. In den selben 5 Jahren wurden aus andern Gründen 27 046 Werkstättenarbeiter abgebaut.
- Von den 102 437 Werkstättenarbeitern arbeiten fast sämtliche kurz (d. h. am Samstag nur 5 Stunden). 20% derselben müssen ausserdem noch an einem Wochentage ganz feiern.
- Die Kurzarbeit wird meist so durchgeführt, dass bestimmte Werkstätten an gewissen Wochentagen vollständig geschlossen werden. Wenn nicht gearbeitet wird, büssen die Arbeiter ihren Lohn ein, nicht aber die im Ueberwachungsdienst beschäftigten Angestellten. In andern Werkstätten wird normal gearbeitet und das dort überflüssig gewordene Personal wird in andern Dienstabteilungen untergebracht. Dabei wird turnusweise verfahren, sodass sämtliche Personalmitglieder gleichmässig davon betroffen werden.
- Die eigentliche Lohnherabsetzung wird nicht bei denjenigen Arbeitern durchgeführt, welche infolge Kurzarbeit oder früherer Lohnsenkungen monatlich mehr als 23 Arbeitsstunden einbüssen.

### Bezahlter Urlaub

Gesellschaft	Anzahl Tage
Madras and Southern Mahratta . . . . .	14
Bengal Nagpur Railway . . . . .	14
Eastern Bengal Railway . . . . .	10
North Western Railway . . . . .	17
Assam Bengal Railway . . . . .	6

15 Tage Urlaub gewähren folgende Gesellschaften:

- Bombay-Baroda and Central Indian-Railway
- Great Indian Peninsular Railway
- East Indian Railway
- Rohilkund and Kumaon Railway
- Bengal and North Western Railway

## Dienstunfähigkeit des Lokomotivpersonals und deren Folgen

V.

Frage 1:

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

Frage 2:

Unter welchen Bedingungen werden diese Gruppen pensioniert?

Frage 3:

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

### TSCHECHOSLOWAKEI.

Die Anzahl Dampflokomotiven bei der Staatsbahn ist im Rückgang begriffen, während stets mehr Triebwagen in den Verkehr gebracht werden. Die Elektrifizierungsarbeiten bei der Bahn sind unterbrochen worden, weshalb es bis jetzt im ganzen nur 18 elektrische Lokomotiven gibt. Um der Autokonkurrenz die Stirn zu bieten, gehen die Eisenbahnen mehr und mehr dazu über, Nebenbahnlinien ganz aufzuheben und an deren Stelle Strassenverkehrsdiensete einzurichten.

Im Jahre 1930 wurden bei den Staatsbahnen 7 800 Lokomotivführerposten (Anzahl Lokomotiven: 4 021) und 5 325 Heizerposten geschaffen. Infolge des Verkehrsrückganges und der Ausbreitung der Kraftverkehrsdiensete war Ende 1931 ein Ueberschuss von 900 Lokomotivführern vorhanden. Durch Pensionierung und Tod ging diese Zahl auf 500 zurück. In den 7 800 Lokomotivführerposten sind auch die Lokomotivführer-Anwärter inbegriffen, die 6 Jahre nach der Prüfung Heizerdiensete leisten. Dies erklärt, weshalb die Zahl der Heizerstellen im Vergleich zu den Lokomotivführerstellen so niedrig ist. Freigewordene Lokomotivführerstellen werden in nächster Zeit nicht mehr besetzt. Lokomotivführer-Anwärter, die in den Werkstätten ausgebildet wurden, werden als Triebwagenführer eingestellt. Sie gehören mit den Heizern in die Kategorie der Unterbeamten, während die Lokomotivführer in die sog. Gagisten-Kategorie, eine Art Beamtengruppe, eingereiht werden. In bezug auf die festen Bezüge sind die Triebwagenführer den Lokomotivführern nicht gleichgestellt, nur in bezug auf die Dienstzulagen. Der Lokomotivführer wird als Gagist der Gehaltsgruppe II zugeteilt, die mit einem Gehalt von 7 800 Kc. beginnt und mit 23 400 Kc. endet. Die Triebwagenführer sind in der II. Gehaltsgruppe der Unterbeamten und deren Gehalt schwankt zwischen 6 300 und 13 056 Kc. Die Auf-rückungsquote beträgt für den Lokomotivführer 1 800 Kc., für den Triebwagenführer 756 Kc. jährlich. Die Fahrprämien sind für beide Kategorien gleich. Dagegen wird den Lokomotivführern an Wohnungs- und Familienzulage mehr gewährt als den Triebwagenführern. Wird ein Lokomotivführer als Triebwagenführer verwendet, so erhält

er seine bisherigen Gehalts- und Zulagen-sätze weiter.

Das Personal verlangt, dass überflüssig gewordene Lokomotivführer in den Triebwagen-dienst überführt werden. Dadurch würde auf die Dauer der Unterschied, welcher gegenwärtig zwischen dem Einkommen eines Lokomotiv- und eines Triebwagenführers besteht, verschwinden, da es nicht angängig ist, Bedienstete mit gleichen Obliegenheiten verschieden zu entlohnen.

Die Kraftwagenführer bei den von den Staatsbahnen betriebenen *Autoverkehrsdienseten* sind meistens Schlosser aus den Werkstätten. Infolge des Verkehrsrückganges ist auch ein Ueberschuss an festangestellten Heizern entstanden. Diese werden jedoch auf ihren Posten belassen und die Lokomotivanwärter, welche als Heizer beschäftigt werden, müssen weichen und werden nach den Werkstätten versetzt oder in den Heizhäusern zu Hilfsarbeiten verwendet.

Antwort auf Frage 1:

In der Tschechoslowakei werden die periodischen Untersuchungen auf des Seh- und Hörvermögen alle 5 Jahre vorgenommen. Falls eine Schwächung des Seh- oder Hörvermögens festgestellt wird, muss sich der betreffende Bedienstete alle 2 Jahre der Untersuchung unterziehen.

Wird ein Lokomotivführer als untauglich befunden, so wird er in den Werkstätten-dienst oder nach einem Materiallager versetzt unter der Bedingung, dass er sich damit einverstanden erklärt und auf alle als Lokomotivführer erworbenen Rechte verzichtet. Ist er damit nicht einverstanden, so erfolgt gewöhnlich Pensionierung. Ebenso verhält es sich bei den Heizern. Es sind aber auch Fälle vorgekommen, dass junge Lokomotivführer in den Heizerdienst und Heizer nach Heizhäusern versetzt wurden, um für Hilfsarbeiten verwendet zu werden. Nimmt ein dienstunfähig gewordener Lokomotivführer eine niedrigere Stelle an, so verliert er seinen regelmässigen Gehaltszuschlag und seine Fahrprämien; die sonstigen Nebenbezüge, wie Wohnungszuschlag und Familienzulage werden herabgesetzt. Bei der Pensionsberechnung werden die Dienstjahre der Lokomotivführer und Heizer 1/2-fach in Anrechnung gebracht. Bei Versetzung in eine andere Kategorie aber werden nur die tatsächlich zurückgelegten Dienstjahre bei der Pensionsberechnung zugrundegelegt.

In den Reserve- oder Rangierdienst werden Lokomotivführer im Streckendienst nur auf eigenen Antrag oder infolge einer disziplinarischen Massnahme versetzt.

Antwort auf Frage 2:

Die Eisenbahnbediensteten werden gewöhnlich nach vollendetem 60. Lebensjahre pensioniert. Da die Dienstjahre des Lokomotivpersonals 1/2-fach angerechnet werden, erreichen diese Bediensteten vielfach schon vor dem 55. Lebensjahre die zur Pensionierung erforderlichen 35 Dienstjahre. Die Personalorganisationen sind be-

müht, durchzusetzen, dass alle Eisenbahner, welche das 55. Lebensjahr vollendet haben, pensioniert werden, um Vorrückung der jüngeren Bediensteten zu ermöglichen.

Nach 10jähriger Mitgliedschaft bei der Pensionskasse erreicht der Pensionsbetrag 40% der Höchstpension und für jedes weitere Beitragsjahr erhöht sich derselbe um 2,4%.

Antwort auf Frage 3:

Zur Beantwortung dieser Frage verweisen wir auf die Bemerkungen unter 2.)

### GROSSBRITANNIEN.

Vorbemerkungen.

Seit einer Reihe von Jahren macht die elektrische Zugförderungsart bei den englischen Eisenbahnen beständig Fortschritte. Im Jahre 1931 hatte die London, Midland and Scottish Railway 106 Meilen elektrifiziert, die London North Eastern Railway 58 Meilen, die Great Western Railway 8 Meilen und die Southern Railway 307 Meilen. Durch die Verdrängung der Dampflokomotiven wurden keine elektrischen Lokomotiven, sondern ausschliesslich Triebwagen in den Verkehr gebracht. Selbst auf der 80 km langen elektrifizierten Strecke zwischen London und Brighton kann von der Inbetriebsetzung von Lokomotiven keine Rede sein.

	Dampflokomotiven		Triebwagen	
	1930	1931	elektrische	andere als elektrische
L. M. S. R.	9.319	9.032	305	293
L. N. E. R.	7.316	7.194	87	87
G. W. R.	3.861	3.857	20	20
S. R.	2.023	2.016	881	905
auf allen Netzen				170 168

Zahl der Lokführer und Triebwagenführer

	März 1931	März 1932
	32.391	31.027

In bezug auf die Löhne sind die elektrischen Triebwagenführer den Dampflokomotivführern gleichgestellt.

Lohn der Lokführer (täglich)	s.	RM.
im 1. und 2. Dienstjahr	12/—	(8.58)
„ 3. „ 4. „	13/—	(9.03)
„ 5. Dienstjahr	14/—	(10.00)
„ 6. „	15/—	(10.73)

Lohn der Heizer und Hilfsführer auf elektrischen Triebwagen (täglich)

	s.	RM.
im 1. und 2. Dienstjahr	9/6	(6.80)
„ 3. „ 4. „	10/6	(7.50)
vom 5. bis 10. „	11/—	(7.85)
ab dem 11. „	12/—	(8.58)

Die Führer und Heizer von Dampftriebwagen (Typen Sentinel, Clayton) auf den Hauptlinien erhalten die gleichen Lohnsätze.

Die Triebwagen im Verschiebedienst und bei den Industriebahnen sind mit einem einzigen Führer besetzt, der nur 12 s. (d. s. 8.58 RM) im Tag, d. i. der an Führer im 1. und 2. Dienstjahr bezahlte Lohnsatz, erhält.

Benzintriebwagen im Personenverkehr werden von Bediensteten geführt, welche das Höchstgehalt (s. 15/-) (10.73 RM) beziehen. Den Dienst des zweiten Mannes versieht der Wagenschaffner. Im Verschubdienst und auf Industriebahnen verwendete

Benzintriebwagen werden von einem einzigen Manne bedient, der s. 12/- (8.58RM) täglich verdient.

Es gibt insgesamt 147 Dampftriebwagen gegen 1305 elektrische Triebwagen. Ferner sind Triebwagen mit Dieselmotor im Verkehr; diese werden einmännig bedient, der Schaffner hat aber Zutritt zum Führerstand. Die Führer solcher Maschinen erhalten die selben Bezüge wie die Lokführer im 1. und 2. Dienstjahr.

Hinzugefügt sei noch, dass Dampftriebwagen, wenn sie auf die nach den Hallen oder Werkstätten führenden Gleisen gebracht werden, von den in den Werkstätten beschäftigten Bediensteten, für welche die in den Werkstätten geltenden Arbeitsbedingungen massgebend sind, geführt werden.

#### Antwort auf Frage 1:

Lokomotivbedienstete, welche bei einer ärztlichen Untersuchung als untauglich für den Liniendienst befunden werden, werden soweit offene Stellen vorhanden sind und es ihr körperlicher Zustand gestattet, auf andere Stellen im Lokomotivdienst versetzt.

Werden Bedienstete wegen Verschlechterung ihres Sehvermögens in niedrigere Gruppen versetzt, so haben sie Anspruch auf den zwischen ihrer früheren Gehaltsgruppe und der Gruppe des neuen Dienstes liegenden Durchschnitt. Dieses Durchschnittsgehalt, das festgesetzt wird in der Zeit, wo der Bedienstete seinen bisherigen Posten gegen einen andern einzutauschen hat, gilt als Grundgehalt. Bediensteten jedoch, welche infolge irgend eines andern körperlichen Gebrechens aus dem Lokomotivdienst ausscheiden müssen, wird dieses Grundgehalt nicht zuerkannt.

#### Antwort auf Frage 2:

Werden Bedienstete von Amts wegen infolge ungenügender Resultate der ärztlichen Untersuchungen pensioniert, so haben sie nur Anspruch auf eine Pension, welche auf Grund der zurückgelegten Dienstjahre errechnet wird. In manchen Fällen erhalten sie eine besondere Abgangszulage.

Bei der Southern, der London and North Eastern und den Midland and Scottish Railways beträgt das Pensionsalter 65 Jahre. Die Great Western Railway hat das Pensionsalter von 65 auf 60 Jahre herabgesetzt.

Die Antwort auf Frage 1 stellt zugleich die Antwort auf Frage 3 dar.

### NIEDERLANDE.

#### Vorbemerkungen.

Die Hauptlinie Amsterdam-Rotterdam, welche die grössten Städte Hollands bedient, ferner die Nebenlinien Amsterdam-Alkmaar und Amsterdam-IJmuiden sind elektrifiziert. Ferner haben die niederländischen Eisenbahnen mit der Elektrifizierung der Linie Rotterdam-Dordrecht begonnen.

1301 Dampflokomotiven (d. s. 179 weniger gegenüber 1924);  
119 elektrische Triebwagen;  
4 Lokomotiven mit Akkumulatoren und  
22 Lokomotiven und 34 Triebwagen mit Verbrennungsmotoren.

Durch Inbetriebsetzung äusserst leistungs-

fähiger Maschinen sollen in den Niederlanden künftig in stets grösserem Masse Dieselmotorwagen in den Verkehr gebracht werden. Die Gesteungskosten pro 100 Zug-km bei den verschiedenen Zugförderungsarten sind wie folgt:

Dampftraktion . . . . .	fl. 92,17
Elektrische Traktion . . . . .	68,19
Triebwagen mit Verbrennungsmotoren . . . . .	39,16

Gegenwärtig sind im Lokomotivdienst etwa 4450 Personen beschäftigt. 300 Bedienstete sind infolge der Automobilkonkurrenz sowohl im Güter-, als auch im Personenverkehr, überflüssig geworden und werden nun als Putzer, Kesselreiniger, Heizer in Lokomotivschuppen u. dgl. verwendet.

Die Führer der Motor- und elektrischen Triebwagen werden aus dem übrigen im Zugförderungsdienst beschäftigten Personal herangezogen (es werden z. B. Putzer für diesen Dienst ausgebildet). Um die Zahl der Heizer und Führer-Anwärter möglichst einzuschränken, hat die Personalorganisation verlangt, dass die Triebwagenführer aus diesen Bediensteten rekrutiert werden. Das Personal verlangt ferner, dass überzählige Führer-Anwärter als Wagenmeister oder Signalbauer ausgebildet werden.

Untenstehend bringen wir eine Aufstellung der Höchstlohnsätze der verschiedenen, von uns erwähnten Bedienstetengruppen:

		Jährlich
Lokführer 1. Klasse . . . . .	8 Lohnstufe.	fl. 2 525
Lokführer 2. " . . . . .	5 " "	2 125
Lokführer-Anwärter oder Heizer . . . . .	3 " "	1 925
Triebwagenführer und Schaffner zugleich 4 und 5 " "	4 und 5 " "	2 125
Wagenmeister . . . . .	4 " "	2 000
Signalbauer . . . . .	4 " "	2 000

Das junge Lokomotivpersonal, die Lokführer-Anwärter, die nicht mehr in die Führerstellen im Dampftraktionsdienst aufrücken können, erleiden in Zukunft, u. z. im günstigsten Falle, bei Verwendung als Triebwagenführer und Schaffner einen Verlust von 400 Gulden (d. h. statt des Lokführerverdienstes von fl. 2 525, erhalten sie fl. 2 125) und bei Beschäftigung als Wagenmeister oder Signalbauer einen solchen von 525 Gulden (Gehalt: fl. 2 000). Der Verlust an Prämiengeldern, der noch hinzukommt, macht weitere 25 bis 30 Gulden monatlich aus.

#### Antwort auf Frage 1:

Bedienstete, welche als für den Lokomotivdienst untauglich erachtet werden, werden, sofern es ihr Gesundheitszustand gestattet und sofern ein Posten offen ist, den sie auf Grund ihrer technischen Kenntnisse ausfüllen können, versetzt. Sie erhalten dann den in der neuen Gruppe vorgesehenen Höchstlohn. Ferner wird die Differenz zwischen dem Verdienst der neuen Gruppe und demjenigen im Lokomotivdienst ausbezahlt. Diese Entschädigung gilt als Gehalt und wird von der Kranken-, Invaliden-, etc.-Versicherung als solches zugrundegelegt. Wird ein Lokführer mit dem Höchstgehalt von fl. 2 525 auf den Posten eines Wagenmeisters mit fl. 2 000 jährlich versetzt, so erhält er eine Prämie von jährlich

fl. 525. Es handelt sich hier um das Grundgehalt und die so versetzten Beamten verlieren ihren Anspruch auf Fahrprämien.

Wenn ein in eine niedrigere Gehaltsstufe versetzter Lokomotiv-Beamter, der sich auf Grund seiner Prämienelder — nach der Dienstordnung ist dies gestattet — eine Erhöhung der Pensionsberechnungsgrundlage (fl. 300.— für Lokführer, fl. 180.— für Lokführer 2. Klasse und fl. 150.— für Lokführer-Anwärter) gesichert hat, hat er das Recht, sich nach dem Ausscheiden aus dem Lokomotivdienst in der neuen Stellung für die Dauer seiner Beschäftigung im Eisenbahndienst überhaupt für diese Erhöhung der Pensionsberechnungsgrundlage von neuem zu versichern. Unterlässt der Bedienstete dies, so wird die Erhöhung mit der Zeit verwirkt und die Pension auf Grund des für die Pensionserrechnung in Betracht kommenden Durchschnittsbetrages der letzten 3 oder der letzten 10 Jahre vor der Pensionierung festgesetzt.

#### Antwort auf Frage 2:

Bisher war das Pensionsalter des Lokomotivpersonals auf 65 Jahre festgesetzt. Die Eisenbahnen haben jetzt aber die Absicht, auf Grund einer Bestimmung im Pensionsgesetz das pensionsfähige Alter der Lokomotivbediensteten auf 55 Jahre herabzusetzen. Die 57 Jahre alten Beamten sind bereits pensioniert worden.

Ein für den Eisenbahndienst als unfähig befundener Bediensteter wird pensioniert, u. z. erhält er dann für jedes Dienstjahr 1,75% der als Pensionsbemessungsgrundlage festgesetzten Summe, bis zu dem Höchstsätze von 70%.

Ist ein Bediensteter infolge eines ihm bei der Ausübung seines Berufes zugestossenen Unfalles erwerbsunfähig geworden, so wird seine Pension und Invalidenrente so berechnet, dass er 90% der für die Pensionsberechnung massgebenden Summe zurzeit des Unfalles erhält.

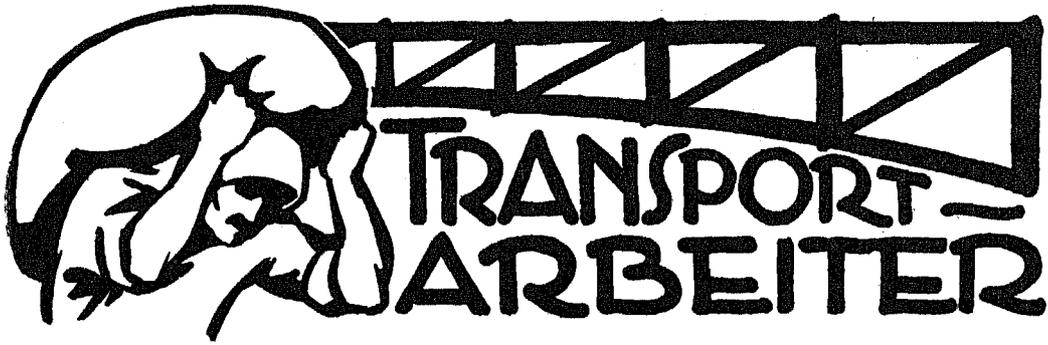
Ist die Dienstunfähigkeit nicht auf einen Arbeitsunfall zurückzuführen und ist der betreffende Angestellte noch keine 7 Jahre im Dienst, so hat er keinen Anspruch auf Rente, sondern auf eine Abfindung, die errechnet wird, indem man für jeden vollen Monat, den der Angestellte im Eisenbahndienst war, einen Tagelohn anrechnet. Die so ermittelte Summe wird mit 70 vervielfacht und durch 12 geteilt.

Die Antwort zu 1 stellt zugleich eine Beantwortung der 3. Frage dar.

### ESTLAND.

Die Zahl der in Estland vorhandenen Lokomotiven belief sich i. J. 1931 auf 200 und stieg auf 208 i. J. 1932. Triebwagen sind im ganzen 10 vorhanden. Sie werden vom Lokomotivpersonal bedient. Die Löhne sind wie folgt:

	monatlich estl. Kronen	RM.
Lokomotivführer im Streckendienst (1. Kl.) . . . . .	100	119,17
Lokomotivführer im Streckendienst (2. Kl.) . . . . .	90	107,25
Lokomotivführer im Verschiebedienst (1. Kl.) . . . . .	80	95,33
Hilfslokomotivführer (1. Kl.) . . . . .	75	89,38
" (2. Kl.) . . . . .	70	83,42
Heizer . . . . .	58	69,10
Triebwagenführer . . . . .	90	107,25



## Der Londoner Personenverkehr in öffentlicher Hand Ein gewaltiger Plan, vom gewerkschaftlichen Gesichtspunkte aus gesehen

Von Herbert Tracey.

Ende dieses Monats werden die Londoner Personenverkehrsunternehmen, bisher eine Mischung privater und öffentlicher Betriebe, zu einem einheitlichen öffentlichen Unternehmen vereinigt. Dasselbe wird am 1. Juli d. J. eröffnet werden und unter ständiger Kontrolle eines öffentlichen Amtes stehen.

Zu den Verkehrsbetrieben, die in öffentliche Regie übergehen, gehören 19 Untergrundbahnen, die Londoner Untergrundbahn (Metropolitan District Railway), 14 von lokalen Behörden betriebene Strassenbahnnetze, die beiden Autobus-Unternehmen von Tilling, 55 sonstige selbständige Betriebe und die Lewis-Omnibus-Gesellschaft. Nach dem Gesetze hat die neue Behörde auch das Recht, auf der Themse Verkehrsdienste einzurichten; möglicherweise werden dort eines Tages Wasser-autobusse im Betrieb sein.

Die Behörde, welche diesen grossen öffentlichen Verkehrsdienst überwachen und verwalten soll, wird Londoner Personenverkehrsamt (London Passenger Transport Board) genannt. Es setzt sich zusammen aus 6 Mitgliedern und einem Vorsitzenden. Dasselbe wird auf eigenartige Weise ernannt, nicht vom Verkehrsminister oder einer sonstigen staatlichen Behörde, welche es dem Parlament gegenüber verantwortlich machen würde, sondern von einer sonderbar zusammengesetzten Körperschaft, die von folgenden Kuratoren — bezeichnet als „Ernennende Kuratoren“ — ernannt wird:

dem Vorsitzenden des Londoner Grafschafts (= Gemeinde-) Rates; einem Vertreter des Beratenden

Komitees für Verkehrsfragen der Londoner und umliegenden Grafschaften;  
dem Vorsitzenden des Komitees der Bankiers vom Londoner Abrechnungshaus;  
dem Vorsitzenden der Juristischen Gesellschaft;  
dem Vorsitzenden des Instituts beeidigter Bücherrevisoren von England und Wales

und, falls eine Kuratorenstelle offen sein sollte, vom Vorsitzenden des Verkehrsamtes oder einem andern, zu diesem Zwecke ernannten Mitglieder des Amtes.

Weshalb diese sonderbare Körperschaft ernennender Kuratoren eingeschaltet wurde ist eine Frage, die nur im Hinblick darauf beantwortet werden kann, dass die Regierung, welche dieses Gesetz angenommen hat, konservativ ist, während der ursprüngliche Gesetzentwurf von einem sozialistischen Verkehrsminister ausgearbeitet wurde. Es ist nicht am wenigsten kennzeichnend für die Abweichungen vom Gesetze, dass die Kontrolle über die Verwaltung des von ihm eingesetzten öffentlichen Verkehrsapparates durch eine solche „Vorrichtung“ ausserhalb der Reichweite des Parlaments gebracht wurde.

Vom gewerkschaftlichen Standpunkte aus gesehen ist Teil VI eine der wichtigsten Stellen des Gesetzes; er handelt nämlich von den Lohn- und Arbeitsbedingungen, welche in dem vereinheitlichten Londoner Verkehrswesen zu gelten haben. Im Gesetze ist der Rahmen für einen Verhandlungsapparat aufgestellt, der von einem paritätischen aus 6 Vertretern des Verkehrsamtes und je 2 Vertretern der beteiligten Eisenbahnerverbände zusammengesetzten Komitee in gewissen Einzelheiten ausgebaut werden muss.

Dem hinzuzufügen ist, dass der Apparat gesetzmässig Anwendung findet auf die 3 Eisenbahnerverbände: National Union of Railwaymen (Eisenbahner), Railway Clerks' Association (Verwaltungs- und Aufsichtspersonal) und Associated Society of Lokomotive Engineers and Firemen (Lokomotivführer und Heizer).

Die Transport and General Workers' Union (Transport- und Verkehrsarbeiter) steht im Genusse eines an keine gesetzlichen Vorschriften gebundenen Verhandlungsapparates. In Beratungen der Gewerkschaften untereinander einigte man sich dahin, dass man sich für beide Arten einsetzen solle, sodass für die Eisenbahnerverbände das gesetzliche, im Eisenbahn-Ge-

setz aus dem Jahre 1921 vorgesehene Verfahren massgebend ist, der Transportarbeiterverband dagegen den nicht-gesetzlichen Verhandlungsweg anstreben und benutzen kann, der sich seines Erachtens dem dehnbaren Charakter der wechselvollen Dienst- und Arbeitsverhältnisse seiner Mitglieder besser anpasst.

Dementsprechend beschäftigt sich auch das Gesetz mit dem Verhandlungsverfahren, das von den Eisenbahnern einzuschlagen ist, und das erwähnte paritätische Komitee hat Pläne zur Einsetzung von einem oder mehreren Räten, bestehend aus Beamten des Amtes und Vertretern der beteiligten Arbeitnehmer, auszuarbeiten.

Vorgesehen ist ferner die Schaffung eines Verhandlungskomitees, das bestehen soll aus 6 Vertretern des Amtes und 6 Vertretern der Arbeitnehmer, u. z. 2 von jeder Organisation. Fragen betr. die Lohnsätze, Arbeitszeit und sonstige Arbeitsbedingungen, welche nicht auf dem Wege der Vereinbarung zwischen Amt und Gewerkschaften beigelegt wurden, werden dem Verhandlungskomitee überwiesen. Sollte es hier zu keiner Einigung kommen, so können die Streitfälle vor eine dritte und letzte Instanz, das Lohnamt, gebracht werden. Dieses Lohnamt wird folgendermassen zusammengesetzt sein:

- aus einem unparteiischen Vorsitzenden, der vom Arbeitsminister zu ernennen ist;
- aus 6 Vertretern des Verkehrsamtes, von diesem zu ernennen;
- aus 6 Angestellten des Verkehrsamtes, wovon jede Gewerkschaft 2 bestimmen darf und
- aus 4 weiteren Personen, u. z. eine vom Generalrat des Gewerkschaftsbundes, eine von der Konsum-Genossenschaft, eine von der Vereinigung britischer Handelskammern und eine vom Reichsverband der Arbeitgeber-Organisationen.

Unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 12 Monaten durch jede Partei können die Satzungen des Verhandlungskomitees oder des Lohnamtes geändert werden; zu diesem Zwecke hat ein besonderes, aus 6 Vertretern des Amtes und 2 Vertretern der beteiligten Gewerkschaften bestehendes Komitee Vorschläge zu unterbreiten. Die Eisenbahnerverbände legen Wert auf diese Bestimmung, weil sie darin ein Mittel erblicken, um eine Aenderung der letzten Etappen des Verhandlungsverfahrens zu erwirken! Wie man erkennen wird, spiegelt sich im ganzen Mechanismus, von oben bis unten, die Gewerkschaft wider; wenn er aber zum Nutzen und Vorteil der Arbeiter funktionieren soll, muss eine möglichst starke gewerkschaftliche Organisation hinter ihm stehen.

Schutzbestimmungen zur Wahrung der Interessen derjenigen Arbeitnehmer, welche von der Umgestaltung des Londoner Personenverkehrs berührt werden, sind in Teil VII des Gesetzes enthalten. Alle Arbeitnehmer in den jetzigen Betrieben, welche unter die Kontrolle und Verwaltung des Amtes kommen sollen, müssen von dem zu schaffenden öffentlichen Betrieb übernommen werden, ausser es ist zwischen einem Beamten oder Angestellten, dem Amt und dem ihn jetzt beschäftigenden Unternehmen eine Vereinbarung getroffen worden, wonach die Ueberführung

### Antwort auf Fragen 1 und 3:

Lokomotivführer, Hilfslokomotivführer und Heizer, welche als für den Streckendienst untauglich befunden werden, werden in den Verschiebe- oder Werkstätten dienst versetzt. Sie erhalten dann die für die neuen Beschäftigungsgruppen geltenden Löhne. Damit kommen auch die bis dahin bezogenen Fahrprämien in Wegfall. Die Einbusse an Lohn ist manchmal recht erheblich.

### Antwort auf Frage 2:

Es gibt kein Höchstpensionsalter. Das Lokomotivpersonal ist berechtigt, im Alter von 60 Jahren und nach Zurücklegung von mindestens 25 Dienstjahren Pensionierung zu verlangen.

nicht stattfinden soll. Nach einer weiteren Vorschrift des Gesetzes darf kein Arbeiter an einen Arbeitsplatz mit schlechteren Arbeitsbedingungen versetzt werden, ohne seine ausdrückliche Zustimmung. In Fällen, wo das Amt beschliesst, den Posten eines Beamten oder Angestellten aufzuheben, ist dem Betroffenen eine Entschädigung zu gewähren.

Aus Platzgründen muss darauf verzichtet werden, die finanziellen Bestimmungen, auf Grund welcher die Ueberführung der bestehenden Betriebe in die öffentliche Hand vollzogen wird, in allen Einzelheiten zu besprechen. Der grösste Teil des Kaufpreises der Unternehmen wird gegen Auslieferung der bisherigen Anteile in Aktien des neuen öffentlichen Betriebes ausbezahlt. Die Untergrundbahnen erhalten so £ 77 000 000 des neuen Aktienkapitals; der Londoner Grafschaftsrat erhält für die Strassenbahnnetze £ 8 500 000 und die Londoner Untergrundbahn £ 18 000 000 des neu zu bildenden Aktienkapitals. Auf dieser Basis wurde bisher insgesamt über mehr als £ 100 000 000 verfügt; Verhandlungen über Kaufverträge mit anderen bei der Zusammenlegung in Betracht kommenden Firmen sind noch im Gange. Es gibt verschiedene Arten der neuen Verkehrsaktien. Sie bilden mit den Zinsen eine finanzielle Belastung des neuen vereinheitlichten Unternehmens. In manchen Fällen ist der auf die Aktien zu zahlende Zins ein fester, in andern Fällen ein schwankender Satz. Sämtliche, von einer Sorte abgesehen, sind durch einen Tilgungsfonds, der aus den Betriebseinnahmen gespeist wird, ablösbar.

Das neue Amt, welches diesen ungeheuern Verkehrsdienst, das Grösste in seiner Art auf der ganzen Welt, zu überwachen und zu leiten hat, hat als Vorsitzenden Lord Ashfield (Vorsitzender der Londoner Untergrundbahngesellschaften), der 7 Jahre dieses Amt versehen wird. Mr. Frank Pick (Leiter der Londoner Untergrundbahngesellschaften) wird 7 Jahre ständiges Mitglied bleiben; Mr. John Cliff (stellvertretender Generalsekretär des englischen Transportarbeiterverbandes) und Mr. P. A. Cooper (einer der Direktoren der Bank of England, Generaldirektor der Hudson's Bay-Gesellschaft, einer der Direktoren der Argentine Transandine-Eisenbahngesellschaft m. b. H. und der Beira-Eisenbahngesellschaft m. b. H.) werden 5 Jahre als nicht-ständige Mitglieder fungieren. Solche auf 3 Jahre sind Sir John Gilbert (vom Londoner Grafschaftsrat, 2. Vorsitzender des Finanzausschusses des Rates), Sir Edward Holland (vom Grafschaftsrat Surrey und 2. Vorsitzender der Vereinigung der Grafschaftsräte) und Sir Henry Maybury (Vorsitzender des beratenden Komitees für Verkehrsfragen der Londoner und umliegenden Grafschaften). Mitglieder des Verkehrsamtes dürfen Wertpapiere, die sie jetzt von Gesellschaften inne haben, welche Personenverkehr in dem von dem neuen Verkehrsdienst erfassten Gebiet aufrecht erhalten, nicht mehr besitzen.

(Industrial News).



## WERDEN UND VERGEHEN!

### Die Geschichte der deutschen freigewerkschaftlichen Kraftfahrer

Mit der Eroberung der freien Gewerkschaften durch die Nazis in Deutschland ist auch die deutsche Kraftfahrerbewegung vernichtet. Die deutschen Kraftfahrer, im „Gesamtverband des Personals der öffentlichen Dienste und des gesamten Personen- und Warenverkehrs“ organisiert, waren auch der I.T.F. angeschlossen. Wir sind in der Lage, einen historischen Rückblick über das Werden dieser Organisation zu veröffentlichen.

#### Vom Anfang bis zum Jahre 1914.

„Im Anfang war das Chaos“, dies Wort hat auch Geltung für die Berufskraftfahrerbewegung in Deutschland. Wenn wir diese Bewegung bis in ihre Anfänge zurückverfolgen, so sehen wir zunächst folgendes Bild: Als in den ersten Jahren nach 1900 das Automobil seinen Siegeszug als Verkehrs- und Transportmittel begann, rekrutierte sich ein grosser Teil der Berufskraftfahrer aus ehemaligen Transportarbeitern. Diese hauptsächlich im Kraftdroschkenverkehr tätigen Kollegen waren die Träger des Gewerkschaftsgedankens, mit dem sie in ihrem ehemaligen Beruf bereits in engere Berührung gekommen waren. Wir sehen sie ernstlich bemüht, dem Gewerkschaftsgedanken in dem neuen Beruf Geltung zu verschaffen. Ihrer Zähigkeit gelang es am 15. Februar 1906 eine, wenn auch immerhin kleine, *zwanzig Mann starke Organisation* der Berufskraftfahrer im damaligen Transportarbeiterverband zu schaffen.

Diese Vorgänge spielten sich in Berlin ab, weshalb denn auch die mutigen Vorkämpfer dieser Idee sich am 14. Dezember 1908 in Berlin zur „ersten Konferenz der Autoführer“ zusammenfanden. Auf dieser Konferenz waren bereits wichtige Fragen zu erledigen. Auf der Tagesordnung stand „Stellungnahme zum Gesetzentwurf betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“. Aus dem Verlauf der Konferenz ist zu ersehen, dass die Kollegen schon damals die Wichtigkeit dieser Dinge erkannt hatten und mit Hilfe der damaligen sozialdem. Reichstagsfraktion, trotz ihrer an sich geringen Stärke versuchten, auf die Gesetzgebung Einfluss zu gewinnen. Es wurde sogar eine Resolution abgefasst und angenommen, worin die Mängel des Entwurfs kritisiert und Änderungsvorschläge gemacht wurden. Auch die Frage der Ausbildung der Kraftfahrer wurde von der Konferenz in diesem Zusammenhang sehr eingehend erörtert und schon damals das private Fahrschulwesen heftig bemängelt und die Forderung öffentlicher Fahrschulen diesem gegenübergestellt. Zur Frage „Organisation und Agitation“ ergab ein Bericht ein Bild der damaligen Zustände. Es existierten nämlich eine Anzahl Chauffeur-Vereine, teilweise von Unternehmerkreisen ins Leben gerufen und teilweise als ausgesprochene Gesselligkeitsvereine. Hierdurch war eine grosse Zersplitterung vorhanden, die unseren

Pionieren das Vordringen sehr erschwerte. Es wurde beschlossen, die Agitation in verstärktem Masse fortzuführen, an die indifferenten Kollegen heranzutreten und sie der Organisation zuzuführen.

Nach fast fünfjähriger Pause fand dann am 16. und 17. April 1913 die „zweite Konferenz“ in Berlin statt. Die fünfjährige Arbeit der Kollegen hatte bereits Früchte getragen: etwa 9 000 Kollegen konnten als Mitglieder gezählt werden. Dementsprechend hatte die Konferenz bereits einen grösseren Umfang. Auf der Tagesordnung standen fünf sehr beachtliche Punkte: *die Lohn- und Arbeitsverhältnisse, die gesetzlich-rechtliche Stellung der Chauffeure, Haftpflicht- und Schadenersatzversicherung, Arbeitsvermittlung und Berufsausbildung sowie Agitationsfragen*. In der Zeit von 1908 bis 1913 hatte sich vieles ereignet, was die junge Berufsorganisation vor neue, schwere Aufgaben stellte. Seit 1909 war das Automobilgesetz in Kraft. Es hatte seine Mängel gezeigt und mit seinen Haftpflichtbestimmungen die Kollegen gezwungen, ihr Augenmerk darauf zu richten, wie sie sich bei Unfällen schützen konnten. So war einer Anregung der ersten Konferenz von 1908 zufolge die „Fakulta“ (Freiwillige Rechtschutz- und Haftpflichtunterstützungseinrichtung) entstanden. Da die Fakulta aber freiwillig war, hatte sie keinen befriedigenden Geschäftsbericht vorzuzeigen, und die Konferenz beschloss, ganz besonders in bezug auf die Fakulta, aufklärend an die Kollegen heranzutreten. Einen breiten Raum nahmen die Erörterungen der *Arbeitsverhältnisse und der Berufsausbildung* ein. Auf diesen Gebieten herrschten für uns heute kaum vorstellbare Zustände. Fahrschulen mit einer dreitägigen Ausbildungszeit waren keine Seltenheit. In der Entlohnung hatte sich das Prozentsystem mit allen seinen Nachteilen breitgemacht. Dienstverträge existierten, die der alten preussischen Gesindeordnung alle Ehre machten. Die Stellung der Konferenz zu allen diesen Dingen fand ihren Niederschlag in mehreren Resolutionen, die einstimmig angenommen wurden. Aus diesen Resolutionen sind als besonders interessant hervorzuheben die *Forderungen auf achtstündige Arbeitszeit, Errichtung kommunaler Fahrschulen und die Anbringung von Geschwindigkeitsmessern*. In der Frage der Agitation war das Bild weniger erfreulich. Das Automobilwesen hatte einen guten Aufschwung genommen. Es gab in Deutschland bereits ungefähr 45 000 Berufskraftfahrer, von denen 9 000 im Transportarbeiterverband organisiert waren; unter den übrigen Kraftfahrern war das Vereinswesen zu üppiger Blüte gediehen. Vereine und Vereinchen von allen möglichen Leuten mit allen möglichen lauterer und unlauteren Zielen gegründet, suchten unter den Chauffeuren ihr Schäfchen zu scheren. Und die Unternehmer sowie die Industrie standen

dieser Bewegung bei weitem freundlicher gegenüber als der Gewerkschaftsbewegung. Da diese Zustände das Vordringen der gewerkschaftlichen Organisation ausserordentlich behinderten, wurde erneut der Beschluss gefasst, diese Zersplitterung energisch zu bekämpfen und zu beseitigen. — *Der Ausbruch des Weltkrieges setzte hinter die Entwicklung der Dinge zunächst den Schlusspunkt.*

Von 1919 bis zum 2. Mai 1933.

Wenn der Krieg die Organisation auch um vieles zurückgeworfen hatte, so war es doch andererseits die Staatsumwälzung, die für die Bewegung einen günstigen Boden schuf. *Die dritte Konferenz vom 22. bis 23. August 1919* stand unter dem Zeichen: „*Wie schaffen wir eine einheitliche Interessenvertretung der Kraftwagenführer?*“ — Die Arbeit der Kollegen in den Chauffeurvereinen hatte bewirkt, dass zu dieser Konferenz neben 40 Delegierten des Transportarbeiterverbandes auch 44 Delegierte, die 53 Chauffeurvereine vertraten, anwesend waren, in der Absicht, eine einheitliche Organisation zu schaffen. Nach ausgiebigen Diskussionen gelang es, zu einer Einigung zu kommen. Es wurde beschlossen, eine „*Reichsabteilung*“ der Kraftfahrer zu gründen, und den Chauffeurvereinen aufgegeben, sich bis zum 1. Oktober 1919 anzuschliessen. Dem Beschluss waren bis zum genannten Termin 52 Chauffeurvereine gefolgt. Dieses äusserst wichtige Ergebnis brachte der Bewegung einen ungeheuren Aufschwung. Von da ab setzte ein unaufhaltsamer Aufstieg ein, von dem hier nur die wichtigsten Etappen erwähnt werden können.

Mit dem Aufstieg des Automobilismus erweiterte sich das Aufgabengebiet der zuständigen Berufsorganisation mehr und mehr. So wurde auf der *4. Konferenz vom 17. bis 19. Januar 1920* die Schaffung von *Tarifverträgen* beschlossen. Ferner wurde eine ausreichende Vertretung der *Arbeitnehmer im Beirat für das Luft- und Kraftfahrwesen im Reichsverkehrsministerium* gefordert. Als besonders wichtig ist noch der Beschluss auf Schaffung einer *Fachzeitschrift* hervorzuheben.

Als nächste Etappe ist die *Konferenz vom 4. und 5. August 1922* anzusehen. Hier wurde beschlossen, den noch bestehenden Chauffeurvereinen eine letzte Frist bis zum 1. April 1923 zum Anschluss zu geben, andernfalls sie von da ab als Gegner betrachtet werden würden.

Von der *Konferenz 1925* ist besonders hervorzuheben, dass sich inzwischen der Transportarbeiterverband in den „*Deutschen Verkehrsbund*“ verwandelt hatte und aus der ehemaligen Reichsabteilung der Kraftfahrer der „*Reichsverband der Berufskraftfahrer im DVB*“ geworden war. Ferner wurde die *obligatorische* Einführung der „*Fakulta*“ beschlossen. Ausserdem konnte zum ersten Mal auch über Erfolge auf dem Gebiet der internationalen Zusammenarbeit berichtet werden. Die Gefahr der Chauffeurvereine war gebannt, die wenigen noch bestehenden waren fast bedeutungslos.

An der nunmehr folgenden *Konferenz vom 9. und 10. März 1928* nahmen bereits *10 Vertreter ausländischer Organisationen* teil. Aus den Berichten ging ein weiteres Vorwärtstreben des Verbandes hervor. Als neueste Gruppe konnten nun auch die *Fahrlehrer* gezählt werden. An Stelle der früheren Vereinsbewegung hatten sich zwei gegnerische Organisationen aufgetan, denen aber wegen ihrer geringen Mitgliederzahl und Bedeutungslosigkeit keine Beachtung geschenkt werden brauchte. Diese Konferenz befasste sich ganz besonders mit den *Berufsgefahren im Kraftfahrwesen und ihrer Verhütung*.

Und nun als Höhepunkt der Entwicklung die *1. Reichskonferenz der Reichsabteilung C des Gesamtverbandes vom 25. bis 27. Oktober 1930*. Am ersten Januar 1930 war der „*Deutsche Verkehrsbund*“ in der neuen Grossorganisation aufgegangen. Die Kraftfahrer wurden organisatorisch erfasst in der Reichsfachgruppe Kraftverkehr, Reichsabteilung C des Gesamtverbandes. Die Bedeutung, die die Bewegung nach und nach gewonnen hatte, prägt sich am besten darin aus, dass an dieser Konferenz die Vertreter der Behörden teilnahmen, sowie in der Fülle der Probleme, die auf dieser Konferenz behandelt wurden.

*Der Höhepunkt in der Geschichte der Bewegung.*

Nach dieser Konferenz war die Glanzzeit der Kraftfahrerbewegung. Fast 70 000 Mitglieder organisiert, eine Fachzeitschrift, die „*Luft- und Kraftfahrt*“, mit einer Auflage von 78 000 Exemplaren, die auf einem beachtlichen Niveau stand, und die „*Fakulta*“-Rechtsschutz- und Haftpflichtversicherung, die durch ihre Leistungen die Mitglieder in unübertroffener Weise unterstützte, zeugten von der Grösse der Bewegung. Darüberhinaus bestanden für die Mehrzahl der Mitglieder Tarifverträge. Die Vertreter der Organisation wurden von den Behörden bei etwaigen Änderungen der Gesetze und ähnlichem mit herangezogen. Die Fahrschulkontrollen waren von der Organisation mit den Behörden gemeinsam eingeführt und wurden von den Funktionären des Verbandes durchgeführt. Der Gedanke der Verkehrswacht (einer Organisation zur Erziehung der Allgemeinheit im Verkehr) wurde vom Verbandspropagiert und mit ihm als Hauptträger in die Tat umgesetzt. Mit der Gründung der Kraftverkehrskammer gelang dem Verbands die Zusammenfassung aller am Kraftverkehr interessierten Kreise Deutschlands. In der I.T.F. waren die deutschen Kollegen ein beachtlicher Faktor und waren bei internationalen Regelungen betr. den Automobilverkehr hervorragend vertreten. Die Versammlungen und Veranstaltungen, sowie die Publikationen standen auf einer beachtlichen Höhe. Kurz gesagt: Die Belange der Kollegen Kraftfahrer, auf welchem Gebiet sie auch immer liegen mochten, wurden gewissenhaft und mit bestem Erfolg vertreten. Es gab keine Frage mehr, es sei im allgemeinen Interesse der Arbeitnehmer oder im besonderen der Berufskraftfahrer, wobei nicht der Gesamtverband entschei-

denden Einfluss hatte. Dies war kein Verdienst eines einzelnen, sondern das ist dem unermüdeten Eifer derjenigen zu danken, die am Werden dieses Werkes mitgeholfen hatten, durch ihre Erkenntnis, sich gewerkschaftlich organisieren zu müssen, um ihre Interessen als Arbeitnehmer in einem besonders gefährlichen Beruf wirksam zu vertreten.

*Der Zusammenbruch.*

Am 2. Mai 1933 wurden in Deutschland durch die Nazis alle freien Gewerkschaften „gleichgeschaltet“, d. h. besetzt und mit Gewalt in ihren Besitz überführt. So geschah es auch mit dem Gesamtverband. Trotzdem die unterwürfige Haltung der Gewerkschaften soweit ging, dass z. B. in der „*Luft- und Kraftfahrt*“, dem technischen Berufsorgan der Kraftfahrer im Gesamtverband, vom 1. Mai 1933 der Leitartikel von dem bekannten Nazihauptling Carl Eduard, Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha, der von Hitler zur besonderen Betreuung des deutschen Kraftverkehrs im Reichsverkehrsministerium eingesetzt ist, veröffentlicht wurde, setzten die Nazis unbeirrt ihren Weg der Zerschlagung der freien Gewerkschaften fort. Inzwischen hat auch der Gesamtverband seinen besonderen Kommissar, für die Kraftfahrer ist sogar für die „*Fakulta*“ ein Spezialkommissar eingesetzt. Die Verbindungen mit der I.T.F. sind zerstört.

Die deutsche Kraftfahrerbewegung, so wie wir sie kannten und wie sie für uns Bedeutung hatte, ist nicht mehr. Es ist nicht unsere Aufgabe, an dieser Stelle ein Urteil über die Haltung der deutschen Kollegen zu fällen. Wir haben hier das grandiose Werden einer Grossorganisation der Kraftfahrer und ihren völligen Zusammenbruch durch den Faschismus geschildert. Mögen unsere Kollegen in den anderen Ländern daraus Ansporn und Warnung entnehmen. Ansporn, im Aufbau der Organisation den deutschen Kollegen nachzueifern und Warnung, es bei der Auseinandersetzung mit dem Faschismus besser zu machen!



**Höchstleistung für Kraftfahrer auf Auslandsreisen und Besetzung der Lastkraftfahrzeuge im Ueberlandverkehr mit 2 Kraftfahrern.**

Zu unserem Artikel in der Mai-Nummer unserer Zeitung ging uns vom Verband der Berufskraftfahrer in der Tschechoslowakei noch folgende Antwort zu die wir nachtragen:

Es wird vorgeschlagen, die Höchstleistungszeit auf Auslandsreisen mit 12 Stunden pro Tag festzusetzen, doch darf die wöchentliche Arbeitszeit 48 Stunden nicht überschreiten.

Zu der Besetzung der Lastkraftfahrzeuge mit zwei Kraftfahrern wird vorgeschlagen, dass ein Chauffeur nicht länger als 4 Std. ununterbrochen einen Lastkraftwagen lenken darf, und dass nach dieser Zeitspanne eine einstündige Pause einzutreten hat. Evtl. müsste für die nächsten vier Stunden der Mitfahrer, der selbstverständlich ebenfalls geprüft sein muss, den Dienst übernehmen.

# SEELEUTE

## Japan greift zu westeuropäischen Methoden

Von Sobei Mogi.

Die Entwertung des Yen und das japanische Goldausfuhrverbot waren für Japans Handel und Industrie günstig und gaben den japanischen Reedern einen beträchtlichen Vorsprung vor denjenigen in anderen Seeschiffahrt treibenden Ländern. Die japanischen Reeder aber, wie die japanischen Kapitalisten im allgemeinen, sind auf Profite aus und während dieser Aufstiegsperiode nützten sie die ihnen gebotenen Vorteile aus, um durch Ankauf ausländischer Schiffe, die sie in der Mandschurei registrieren liessen, ungeheure Gewinne einzuheimen. Im letzten Jahre versuchte die Dairen (Talien-Wan)-Schiffahrtsgesellschaft, ausländische Dampfer aufzukaufen und sie für den Frachtdienst zwischen Japan und der Mandschurei zu verwenden. Diese Schiffe wurden mit chinesischen Seeleuten bemannt, damit die Unternehmer auch noch den 40%igen Unterschied zwischen den chinesischen und japanischen Heuersätzen einstecken konnten. Es ist ein Fall bekannt, wonach laut einer Erklärung der japanischen Regierung die Mannschaft einer japanischen Schiffahrtsgesellschaft sich aus 279 Japanern, 81 Mandschuren, 3 Russen und 1 026 Chinesen zusammensetzten.

Angesichts dieser Zustände protestierte der japanische Seemannsverband bei der Regierung wegen der Beschäftigung chinesischer Seeleute gegen niedrige Heuersätze auf japanischen Schiffen, und dies gerade in einer Zeit, wo zahllose Seeleute in Japan erwerbslos herumlaufen. Selbst vom internationalen gewerkschaftlichen Standpunkte aus gesehen war es am Platze, die Reeder wegen der Verwendung chinesischer Seeleute zu solch niedrigen Löhnen zu kritisieren. Aber ganz abgesehen hiervon, war es widersinnig, dass bei den vielen aufgelegten Schiffen auf den Reeden und in den Häfen es den Reedern gestattet sein sollte, alte ausländische Dampfer aufzukaufen, nur damit sie vorübergehende Profite einstreichen konnten.

Aus diesen Gründen, aber auch zur Milderung der Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten und in der Industrie im allgemeinen, versuchte die Regierung, den Ankauf ausländischer Dampfer zu regeln, indem sie denselben von der Einholung einer offiziellen Genehmigung in jedem einzelnen Falle abhängig machte. Trotzdem gelang es der

Dairen-Schiffahrtsgesellschaft durch eine Vereinbarung mit dem Kolonialamt, die Genehmigung zum Erwerb von 18 ausländischen Dampfern im Jahre 1932 zu erhalten. Darauf setzte ein Protest des japanischen Seemannsverbandes ein, mit der Folge, dass die Gesellschaft gezwungen wurde, den ganzen Kauf, mit Ausnahme von 6 Dampfern, rückgängig zu machen.

Am 14. März lief einer dieser Dampfer, S.S. „Rashi Maru“, in Dairen mit einer japanischen Besatzung, die restlos im japanischen Seemannsverband organisiert war, ein. Die Gesellschaft forderte sie auf, sich abzumustern zu lassen, da man beabsichtigte, an deren Stelle chinesische Seeleute, die um 40% billiger arbeiten, zu setzen. Der japanische Seemannsverband beauftragte seine Ortsgruppe Dairen, dass alle Seeleute an Bord verbleiben sollten, bis die Verhandlungen zwischen dem Verband und der Gesellschaft eine befriedigende Lösung gefunden haben, dies in der Annahme, dass der japanische Kolonialminister angesichts der Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt der Gesellschaft schwerlich nachgeben und den Protest des japanischen Seemannsverbandes unbeachtet lassen könne.

In Wirklichkeit verhielt es sich aber anders, sodass der japanische Seemannsverband schliesslich als Protest gegen die unversöhnliche Haltung von Gesellschaft und Regierung die Stilllegung sämtlicher Schiffe der Gesellschaft forderte. Die Folge davon war ein heftiger Rechtsstreit, wobei auch die japanische und die mandschurische Polizei miteinander in Konflikt gerieten. Dies ist ein interessantes Beispiel dafür, wie Streitigkeiten über Arbeitsbedingungen den Fortschritt in der Kolonialverwaltung und in den Beziehungen zwischen Mutterland und Kolonien aufhalten. Es ist bedauerlich, dass es keine chinesische Seemannsorganisation gibt, welche gegen die schlechten Arbeitsbedingungen protestieren und verhindern könnte, dass diese Arbeitnehmer Löhne akzeptieren, die wenig mehr als die Hälfte der den japanischen Seeleuten bezahlten Sätze ausmachen. Vom internationalen Standpunkte aus betrachtet wird man aber ohne weiteres gewahr, dass die Reeder des Ostens genau so handeln, wie sie es von ihren Verwandten im Westen gelehrt worden sind.

\*\*\*

Anm.

In einer später vom japanischen Seemannsverband erhaltenen Mitteilung erklärt derselbe, wenn er sich gegen die Verwendung chinesischer Seeleute auf japanischen Schiffen wende, lägen keinerlei nationalistische Gründe vor. Bei seinen Verhandlungen mit den Reedern und Behörden hat der Verband vorgeschlagen, für Japan müssten ähnliche Schiffahrtsvorschriften wie für gewisse andere Länder gelten; es wäre darin zu bestimmen, dass mindestens 75% der Besatzungen japanischer Fahrzeuge japanischer Staatsangehörigkeit oder der japanischen Sprache mächtig sein müssen. Da offenbar keine Aussicht bestand, dass man diesen Grundsatz sofort annehmen würde, schlug der Verband den Reedern folgendes vor: a) von den chinesischen Mitgliedern ihrer Besatzungen solle verlangt werden, dem Verband beizutreten; b) die chinesischen Besatzungsmitglieder sollen die im japanischen Tarifvertrag vorgesehenen Mindestheuersätze erhalten.

Die Dairen-Dampfschiffahrtsgesellschaft, das grösste in Frage kommende Unternehmen, war damit einverstanden, dass die chinesischen Mannschaftsmitglieder dem Verbands beitreten sollten, unter der Bedingung aber, dass dies in das Belieben jedes einzelnen gestellt wird, d. h. dass keinerlei Zwang ausgeübt werden soll. Sie lehnte aber die Bezahlung der tariflich vereinbarten Heuersätze an die Chinesen rundweg ab. Der Verband war gerade im Begriffe, einen Streik zu erklären, als die Gesellschaft sich erbot, auf 8 der 26 in Frage kommenden Schiffe statt chinesischer, japanische Besatzungen zu beschäftigen. Der Verband ging auf diesen Vergleichsvorschlag ein.

Die japanischen Seeleute befinden sich wie aus obigem hervorgeht, in einer recht schwierigen Lage. Sie haben weder Anspruch auf Pension, noch Erwerbslosenunterstützung; der einzige offizielle Beitrag zur Linderung ihrer Not besteht aus einer Beihilfe von 30 000 Yen jährlich, welche der japanische Staat in den Jahren 1931 und 1932 dem japanischen Seemannsverband zur Arbeitsbeschaffung für erwerbslos gewordene Seeleute — zu diesem Zwecke hat der Verband eine besondere Einrichtung geschaffen — zur Verfügung gestellt hat. Allem Anschein nach wird im Staatshaushaltsplan für die nächsten Jahre eine solche Beihilfe für die erwerbslosen Seeleute nicht aufgenommen werden, sodass der Verband einen Yen pro Kopf und pro Tag für 3 000 erwerbslose Seeleute aufbringen müsste, eine Aufgabe, der er offenbar nicht gewachsen ist. Dadurch wird erklärlich, weshalb er so hartnäckig auf der Beschäftigung japanischer Schiffsleute auf japanischen Fahrzeugen besteht.