



# MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:  
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:  
AMSTERDAM  
[HOLLAND]  
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER:  
20186

## INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: Rundschau . . . . . 1	Ein bedeutungsvoller Schritt für die freigewerkschaftlichen Eisenbahnerorganisationen in der tschechoslowakischen Republik . . . . . 8	Luftschiffahrt . . . . . 13
Die Ausschaltung der nationalen und internationalen Konkurrenz . . . . . 2	Das Programm der englischen Eisenbahner . . . . . 8	<b>Straßenbahner.</b> Die internationalen Organisationen der Straßen- und Kleinbahngesellschaften . . . . . 13
Internationale Organisationsfragen . . . . . 2	Ein Betriebsrätesystem in Kanada . . . . . 10	<b>Seeleute:</b> Der Streik der argentinischen Seeleute . . . . . 13
Eine beachtenswerte Stimme über die internationale Gewerkschaftsbewegung . . . . . 3	Die Einmannbesetzung bei elektrischen Lokomotiven . . . . . 10	Der Weltschiffsbau im 4. Quartal 1924 . . . . . 14
<b>Mitteilungen des Büros</b> . . . . . 3	Eisenbahnerlöhne in Britisch-Indien . . . . . 11	Die deutsche Handelsflotte . . . . . 14
<b>Eisenbahner:</b> Vorläufige Tagesordnung für den in der zweiten Hälfte des Monats Mai 1925 stattfindenden Internationalen Eisenbahnerkongreß . . . . . 3	Austauschnummern mit der portugiesischen Eisenbahnerföderation . . . . . 12	<b>Aus anderen Berufssekretariaten</b> . . . . . 14
Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern (Belgien) . . . . . 4	<b>Transportarbeiter:</b> Das dänische Unternehmertum rüstet zu einem allgemeinen Kampf . . . . . 12	<b>Verschiedenes:</b> Notizen . . . . . 15
		Esperanto . . . . . 16
		<b>Eingelaufene Druckschriften</b> . . . . . 16

**Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.**

## ALLGEMEINES

**Eisenbahnerorganisationen!**

Sendet Vertreter

zu dem Internationalen Eisenbahnerkongreß in Bellinzona im Mai 1925.

Es werden sehr wichtige Fragen behandelt!

### Rundschau.

Der Schluß des alten Jahres ist für die internationale Transportarbeiterschaft durch die Einleitung der größten und umfassendsten gewerkschaftlichen Aktion charakterisiert, die wohl jemals in einer und derselben Industriegruppe eines Landes zu verzeichnen war. Wir meinen die Einreichung des neuen Programms durch den englischen Eisenbahnverband und den Verband des Eisenbahnkanzleipersonals. Es wäre falsch, die Bedeutung dieses Schrittes der englischen Eisenbahner nur in 100 Personen durchschnittlich 45,4 mehr als 48 Stunden, und

der Tatsache zu erblicken, daß etwa 600 000 Arbeiter und Angestellte daran interessiert sind, und daß die Verwirklichung des Programms für die Eisenbahngesellschaften nach ihren eigenen Schätzungen mit einer Mehrausgabe von etwa £ 30 000 000 (gleich rund 600 000 000 Goldmark) verbunden wäre. Weit entscheidender dünkt uns die das ganze Programm durchziehende Forderung zu sein, daß die Arbeitszeit des Personals nach unten scharf abgegrenzt wird. In der Tat ist dies der hauptsächlichste Weg, auf dem sich die Arbeiterschaft einen erhöhten Anteil an den durch die technische Entwicklung so vielfach gesteigerten produktiven Leistungen sichern und zugleich verhindern kann, daß jeder Fortschritt auf technischem Gebiet nur zu einer Vermehrung der Arbeitslosen führt. Deswegen ist das Programm auch mehr als eine Angelegenheit der 600 000 englischen Eisenbahner. Es ist eine Angelegenheit der gesamten englischen Arbeiterschaft und zugleich ein Appell für die Arbeiterschaft der übrigen Länder, nicht mit dem bisher Errungenen zufrieden zu sein, sondern unablässig und unaufhaltsam für die Vergrößerung ihres Anteils an den wachsenden Produktionsleistungen einzutreten und zu kämpfen. Wie in keinem andern Land hat die englische Arbeiterschaft in den letzten Jahren andauernd unter einer außerordentlichen Arbeitslosigkeit gelitten. Wenn es ihr dennoch möglich war, unter der Arbeiterschaft der übrigen Länder Europas eine Vorzugsstellung zu behaupten und gerade sie jetzt sich zu einem weiteren Vormarsch sammelt, so dankt sie das nur ihrer organisatorischen Geschlossenheit und der Entschiedenheit, mit der sie geführt wird. Darum blickt die internationale Gewerkschaftsbewegung auch mit Stolz und Bewunderung auf die englischen Kameraden und verfolgt mit Spannung den weiteren Verlauf der durch die Eisenbahnerorganisationen eingeleiteten Bewegung.

War für die deutschen Gewerkschaften das Jahr 1923 ein Jahr der Rückschläge und 1924 ein Jahr der Sammlung, so wird 1925 ein Jahr der Kämpfe für die Rückgewinnung früherer Rechte und Sicherheiten sein. Vor allem wird es gelten, den Achtstundentag zurückzuerobern. In welchem Ausmaß dieser durchbrochen ist, zeigt eine kürzlich durchgeführte Erhebung des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes. Dieser zufolge waren in der Woche vom 3. bis 8. November 1924 von

Berichte dringender Art, wie beispielsweise über schwebende Aktionen und dergleichen, werden regelmäßig im „Pressebericht der I. T. F.“ aufgenommen, der alle 14 Tage allen Organisationen und deren Zeitungen zugeht.

von diesen 10,7 mehr als 54 Stunden tätig. Besonders beunruhigend ist die in der gleichen Erhebung festgestellte Tatsache, daß in dem dichtesten Industriegebiet nicht nur Deutschlands sondern der Welt überhaupt, in Rheinland und Westfalen, von 100 erfaßten Personen 70,3 über 48 Stunden, und 40,7 von diesen mehr als 54 Stunden arbeiteten. Der Deutsche Metallarbeiterverband, dessen Mitglieder wohl am ärgsten unter diesen langen Arbeitszeiten leiden, hat denn auch durch seine Vertreter auf der Vorstandskonferenz des Internationalen Metallarbeiterbundes in Paris erklären lassen, daß eine Aktion zur Sicherung des Achtstundentages in Vorbereitung sei. Auch in der Transportindustrie wird mit derartigen Aktionen zu rechnen sein. Darauf deutet auch die am 31. Dezember 1924 erfolgte Kündigung des Mantelvertrags für Großschiffahrt, Seeschlepper und Seeleichter. Ausdrücklich wird als hauptsächlichster Anlaß zu dieser Kündigung das Bestreben bezeichnet, eine bessere Regelung der Arbeitszeit herbeizuführen.

Mit berechtigten Hoffnungen sieht die italienische Arbeiterbewegung dem neubegonnenen Jahre entgegen. Wenn nicht alle Zeichen trügen, steht Mussolini am Ende seiner Macht. Noch einmal wollte er den Großen und Gewaltigen spielen, aber er brachte es nur noch zur Gebärde eines Bühnenhelden, der weiß, daß er schon in den nächsten Szenen abtreten muß. Nicht unmöglich ist, daß sich Mussolini mit dem Mut eines Verzweifelnden zur Wehr setzen und auch die Wiederholung blutiger Handlungen nach dem Vorbild der sizilianischen Vesper nicht scheuen wird. Wahrscheinlich ist es sogar allein noch das Drohen dieses Schreckens, das ihn weiter an dem Präsidentenstuhl festhält. Auf solche Weise kann man zwar während eines mehr oder weniger langen Zeitraums Präsident spielen, aber nicht regieren. Bleibt die italienische Gewerkschaftsbewegung nur geschlossen, dann wird sie sich rasch von den faszistischen Verfolgungen erholen und wieder ein starkes Glied der Internationale werden können. Erfreulicherweise hat der im Dezember in Mailand stattgefundene Kongreß bei aller Verschiedenheit in taktischen Fragen diesen Willen zur Einheit deutlich erkennen lassen.

Die größte Beachtung erheischen im Augenblick die Vorgänge in Dänemark, wo ein genereller Kampf zwischen Kapital und Arbeit in Vorbereitung ist. Hier handelt es sich um eine allgemeine Offensive des außerordentlich stark organisierten Unternehmertums, das die herrschende Arbeitslosigkeit zu einer weiteren Verschlechterung der Arbeitsbedingungen ausnützen will. Führt das Unternehmertum seine Pläne durch, so würde eine sich über das ganze Land ausdehnende Aussperrung die Folge sein, die die internationale Gewerkschaftsbewegung nicht gleichgültig lassen kann. Es wird daher gut sein, daß sich auch die Gewerkschaften außerhalb Dänemarks in Bereitschaft halten, um der bedrohten Arbeiterschaft mit Erfolg beizuspringen.

### Die Ausschaltung der nationalen und internationalen Konkurrenz.

In seiner Schrift „Die Vereinigten Staaten von Europa oder Europa-A.-G.“ hat Edo Fimmen sehr nachdrücklich auf die in den letzten Jahren besonders deutlich gewordenen Tendenzen des Unternehmertums hingewiesen, die gegenseitige Konkurrenz sowohl im Rahmen des nationalen Marktes als in seiner Erweiterung auf den Weltmarkt auszuschalten. Seit dem Erscheinen der Schrift ist diese Tendenz derart greifbar geworden, daß sie kaum mehr bestritten werden kann. Die Industriellen der verschiedenen Länder selbst, die sich vor verhältnismäßig kurzer Zeit noch in den billigen Gesten des Patriotismus ge-

fielen, machen denn heute auch gar keinen Hehl mehr daraus, daß ihre Geschäftsinteressen eine Verständigung auch mit dem Erzfeind erfordern.

So erklärte Ende Dezember der deutsche Großindustrielle Fritz Thyssen zu den Meldungen über die Errichtung eines internationalen Stahltrasts:

„Von der Bildung eines internationalen Stahltrasts kann keine Rede sein. Eine solche Organisation ist vorläufig noch ein Phantom... Die Verhältnisse auf dem Stahlweltwirtschaftsmarkt sind heute vollkommen ungesund und bedürfen zweifellos einer Konsolidierung. Ein Gebiet wie Lothringen wirft heute seine Produktion auf den Weltmarkt und verdirbt auf diese Weise die Preise. Diese Verständigung bedeutet noch lange keine Trustbildung. Sie entspringt rein kaufmännischen Erwägungen, sich mit den Konkurrenten zu verständigen. An einer Preisregulierung haben sämtliche Länder ein gleiches Interesse.“

Im Zusammenhang damit wies Thyssen auf die Verschuldung der europäischen Länder an Amerika hin und betonte immer wieder — wie die Industrielle „Bergwerkszeitung“ berichtet — „daß man im Interesse der gesamten Weltwirtschaft auf die Regulierung der ruinösen Stahlpreise hinwirken müsse. England und Amerika vertreten ebenfalls diesen Standpunkt“.

Einige Wochen zuvor hatte sich ein anderer deutscher Industrieller, der Vorsitzende des Vereins deutscher Eisenhütten, Vögler, zum selben Thema geäußert und der „Frankf. Zeitung“ zufolge offen erklärt, „daß er eine internationale Verständigung in der Eisenindustrie für wünschenswert halte“. Die „Frankfurter Zeitung“ bemerkte denn auch zu diesen Ausführungen des Herrn Vögler, daß sie vor allem durch ihre europäische Einstellung auffielen.

### Internationale Organisationsfragen.

Im Mitteilungsblatt der Internationalen Lebensmittelarbeiter-Union weist deren Sekretär J. Schifferstein auf die kürzlich stattgefundenen Kongresse der Internationalen Berufsorganisationen hin und folgert aus den gefaßten Beschlüssen, daß man immer mehr den Wert der Internationalen Berufssekretariate begreife und sich darum eifrig um deren Ausbau bemühe.

„Der eingetretene Fortschritt,“ fährt Sch. fort, „ist unverkennbar. Gemessen an der Konzentrierung der Kräfte auf der gegnerischen Seite bedeutet er jedoch wenig. Die Behauptung darf ruhig aufgestellt werden, daß die Zahl der Internationalen Berufssekretariate recht gering ist, die in der Lage sind, die ihnen auf Grund der Entwicklung zustehenden Aufgaben zu meistern. Noch nicht einmal die größeren Internationalen Berufssekretariate sind alle im Stande, das zu leisten. Von den kleineren Internationalen Berufssekretariaten, deren Existenz nur durch das Jahrbuch des Internationalen Gewerkschaftsbundes nachgewiesen ist, soll hier nicht die Rede sein. Die Tatsache bleibt auf jeden Fall bestehen, daß selbst bei den größeren Internationalen Berufssekretariaten grundlegende Änderungen eintreten müssen, wenn die Internationalen Berufssekretariate ihren Zweck richtig erfüllen sollen.“

Schifferstein bespricht alsdann einen Artikel, der in der Dezember-Nummer des in Deutschland erscheinenden „Gewerkschaftsarchiv“ (Herausgeber K. Zwing, Jena) veröffentlicht ist und in dem folgende vier Hauptforderungen für einen besseren Ausbau der internationalen Organisationen aufgestellt werden:

1. Zusammenziehung der Internationalen Berufssekretariate an den Standort des Internationalen Gewerkschaftsbundes;
2. Ein gemeinsamer Übersetzerstab für I. G. B. und Internationale Berufssekretariate;
3. Gemeinsames Wirtschaftsarchiv, verbunden mit Informationsdienst;

4. Verlegung des I. G. B.-Sekretariates in ein Land der drei Hauptsprachen.

Die unter 2, 3 und 4 aufgeführten Forderungen erscheinen Schifferstein realisierbar, dagegen hält er eine Konzentration im Sinne der unter 1. genannten Forderung nicht für wünschenswert. „Heute ist,“ erklärt Sch., „mit Ausnahme der Internationalen Transportarbeiter-Föderation kaum ein anderes internationales Berufssekretariat in der Lage, alle Übersetzungsarbeiten am gleichen Orte anfertigen zu lassen. Hier könnte eine Vereinfachung wesentliche Vorteile und bessere Arbeiten bringen. Die Verlegung des Internationalen Gewerkschaftsbunds-Sekretariats in ein Land der drei Hauptsprachen würde fördernd auf die Bewegung einwirken. Unser Standpunkt war immer der, daß sich zum Sitz des Internationalen Gewerkschaftsbundes wie zu dem der Internationalen Berufssekretariate diejenigen Länder am besten eignen, die eine starke Gewerkschaftsbewegung aufweisen. Die internationale Gewerkschaftsbewegung steht, wie die Redaktion des „Gewerkschafts-Archiv“ ganz richtig bemerkt, noch im Beginne. Der Aufbau der Bewegung sollte deshalb unter Berücksichtigung der größten Sparsamkeit an Zeit und Kraft möglich sein.“

### Eine beachtenswerte Stimme über die internationale Gewerkschaftsbewegung.

In dem soeben erschienenen *Eisenbahnkalender 1925* des Verbandes der Eisenbahner in der tschechoslowakischen Republik wird am Schluß einer Betrachtung über die internationale Gewerkschaftsbewegung geschrieben:

„Wenn hier in kurzen Worten einiges über die Entwicklung und den derzeitigen Stand der freien internationalen Gewerkschaftsbewegung sowie die Grundsätze, auf welchen diese aufgebaut ist, gesagt wurde, so soll dabei nicht der Hinweis unterlassen werden, daß der Auf- und Ausbau der Gewerkschaften, besonders was die internationale Grundlage anbelangt, noch weitgehende Mängel aufweist und deshalb noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann. Es ist zwar richtig, daß der gegenwärtige Stand der Gewerkschaften sowie ihre Entwicklung gegenüber den Verhältnissen der Vorkriegszeit einen großen Fortschritt aufweist; aber richtig ist es auch, daß in den letzten Jahren die Macht des internationalen Kapitals eine ungeheure Steigerung erfahren hat. Die Unternehmerorganisationen der meisten Staaten sind gegenwärtig lückenloser und besser ausgebaut als die Gewerkschaften der Arbeiter und Angestellten, die leider organisatorisch vielfach zerrissen sind. Die großen und schwierigen Aufgaben, die den Gewerkschaften für die Zukunft gestellt sind, können von denselben daher nur dann mit Erfolg gelöst werden, wenn ihre organisatorische Zerrissenheit überwunden wird und wenn es den Gewerkschaften zugleich gelingt, die Massen der Mitglieder zum Mitarbeiten und Mitkämpfen für die großen Ziele und Aufgaben der Zukunft zu erziehen.“

### MITTEILUNGEN DES BÜROS

#### Joh. Döring.

Joh. Döring der 2. Vorsitzende des Deutschen Verkehrs-bundes und Vorstandsmitglied der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat vor einigen Wochen einen Schlaganfall erlitten und ist vorläufig gezwungen, das Bett zu hüten. Wir handeln wohl im Einverständnis Aller, wenn wir Döring rasche und vollkommene Wiederherstellung wünschen.

#### Empfangene Beiträge.

Für das Jahr 1924 gingen noch an Beiträgen ein:  
 vom französischen Hafnarbeiterverband . . . . . fl. 280,60  
 vom Verband des Eisenbahnkanzleipersonals in Norwegen . . . . . fl. 46,59

### Internationaler Eisenbahnerkongreß.

Der Internationale Sonderkongreß des Eisenbahnpersonals wird voraussichtlich am 29. und 30. Mai dieses Jahres in *Bellinzona* stattfinden.

Sorge jede Eisenbahnerorganisation für Vertretung!

\* \* \*

### Internationaler Sonderkongreß für Straßenbahnpersonal.

Der in Ausführung des auf dem Hamburger Kongreß gefaßten Beschlusses stattfindende Internationale Sonderkongreß für Straßenbahnpersonal ist für Ende Juni vorgesehen. Wahrscheinlicher Kongreßort ist Brüssel.

Anträge zur Tagesordnung sind bis 1. März einzusenden.

Wie durch Rundschreiben bereits mitgeteilt worden ist, kommen folgende Fragen zur Behandlung:

Der Einmannwagen im Straßenbahnbetrieb (hierüber geht den Organisationen demnächst ein Bericht zu);

Die Lage des Straßenbahnbetriebes und des Personals im Zusammenhang mit der Konkurrenz seitens der Autobuslinien; Bremsvorrichtungen und automatische Kuppelung auf Fahrzeugen.

\* \* \*

### Verfolgung von Eisenbahnpersonal.

Gemäß empfangenen Berichten haben bereits verschiedene unserer Organisationen gegen die Verfolgung des Eisenbahnpersonals und anderer Transportarbeitergruppen in Griechenland, Ungarn, Rumänien, Jugoslawien und Niederländisch-Indien bei den betreffenden Regierungsvertretungen protestiert. Den Berichten der übrigen Organisationen wird noch entgegen-gesehen.

\* \* \*

### I. T. F.-Abzeichen.

Bestellungen auf I. T. F.-Abzeichen, von denen Proben den Organisationen direkt durch die herstellende Firma „La Glyptique“ zugegangen sind, haben bisher erteilt: Allgemeiner Rechtsschutzverband Österreich, Eisenbahnerverband Frankreich.

Es ist wünschenswert, daß die übrigen Organisationen ihre Bestellungen recht bald aufgeben.



### Vorläufige Tagesordnung für den in der zweiten Hälfte des Monats Mai 1925 stattfindenden Internationalen Eisenbahnerkongreß.

1. Eröffnung des Kongresses.
2. Wahl des Büros.
3. Mandatsprüfung.
4. Die Verfolgung der Eisenbahner-Gewerkschaften verschiedener Länder und Maßnahmen zur Sicherung des uneingeschränkten Koalitions- und Versammlungsrechtes des Personals und der Bewegungsfreiheit der Verbände.
5. Der Achtstundentag im Eisenbahnbetrieb\*).
6. Entstaatlichung der Eisenbahnen in verschiedenen Ländern und deren Umgestaltung in selbständige kaufmännische Unternehmungen.
7. Probleme im Eisenbahnbetrieb im Erwägung der Entwicklung des Auto-transportes\*).
8. Der Einfluß der Elektrifizierung der Eisenbahnen auf die Arbeitsbedingungen des Personals.

9. Sicherheitsmaßnahmen:  
 Automatische Kuppelung.  
 Durchgehende Bremsen.  
 Signalwiederholung auf den Lokomotiven.  
 Ausrüstung der für den internationalen Durchgangsverkehr zugelassenen Güterwagen mit Bremshütten.  
 Einrichtung von Heizungsanlagen für das Personal auf internationalen Zügen.
10. Fühlungnahme mit der internationalen Organisation der Eisenbahnunternehmungen.
11. Die passive Resistenz als Kampfmittel der Eisenbahner.
12. Förderung persönlicher Beziehungen unter den Eisenbahnern (Siehe unser Zirkular vom 3. Oktober vorigen Jahres).

\*) Über diese Tagesordnungspunkte geht den Organisationen vor dem Kongreß noch ein schriftlicher Bericht zu, vorausgesetzt, daß die im Oktober und November v. J. versandten Fragebogen rechtzeitig beantwortet werden.

## Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

### Belgien. \*)

#### 1. Betriebsform.

Die belgischen Eisenbahnen sind zum großen Teile Eigentum des Staates und werden direkt von diesem betrieben.

Die Konzessionen zum Betrieb von Privatbahnen sind zeitlich befristet. Diese werden von den Privatgesellschaften selbst betrieben, doch hat der Staat das Recht, sie nach Erlöschen der Konzession zu übernehmen.

Über den Umfang des belgischen Eisenbahnnetzes unterrichtet folgende amtliche Statistik:

		1913	1919
Staatsbahnen	einspurig	2 219 km	2 219 km
	doppelspurig	2 129 "	2 191 "
	insgesamt:	4 348 "	4 410 "
Privatbahnen	einspurig	122 "	122 "
	doppelspurig	185,9 "	225 "
	insgesamt:	307,9 "	347 "

Die Zahl der Beschäftigten betrug amtlichen Angaben gemäß:

bei den Staatsbahnen: Beamte, Angestellte und			
	Aufsichtspersonal	14 344	13 498
" " "	Sonstige Beschäftigte	57 753	64 396
	insgesamt:	72 097	77 894

bei den Privatbahnen: Beamte, Angestellte und			
	Aufsichtspersonal	1 198	1 272
" " "	Sonstige Beschäftigte	4 040	4 807
	insgesamt:	5 237	6 079

**Parlamentarische Kontrolle:** Die Eisenbahnen sind zusammen mit den Post-, Telegraphen- und Telephonbetrieben sowie der Marine einem besonderen Ministerium unterstellt, dessen Budget alljährlich der Genehmigung des Parlaments bedarf.

Seit einigen Jahren machen sich Bestrebungen geltend, die Staatseisenbahnen in einen autonomen Wirtschaftsbetrieb umzuwandeln. Dem Parlament sind hierüber bereits verschiedene Pläne unterbreitet worden, ohne daß sie bisher zu einem Ergebnis geführt haben. Die Politik der Regierung ist in dieser Hinsicht nicht fest umrissen, wenn auch gegenwärtig die Tendenz überwiegt, die bürokratische Verwaltung durch eine mehr industriegemäße zu ersetzen.

Wie sich in Zukunft die Übernahme der bestehenden Privatbahnen durch den Staat gestalten wird, hängt von der politischen Orientierung der jeweiligen Regierung ab. Seit 1834, dem Jahre der Errichtung der ersten belgischen Eisenbahn, war die Politik des Staates auf Rückkauf konzessionierter Eisenbahnen gerichtet.

\*) Mitgeteilt vom Belgischen Eisenbahnverband.

## II. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

### Staatsbahnen.

In den Jahren 1901 bis 1914 wurden die Eisenbahnen stets mit Gewinn betrieben. Über den Verlauf der Einnahmen und Ausgaben seit 1913 unterrichten folgende Zahlen:

	1913	1914	Von Okt. 1914 bis Dez. 1918
	(belg. Franken)	(belg. Franken)	(belg. Franken)
Einnahmen	342 035 527,24	198 522 013,30	33 594 531,06
Ausgaben	222 415 969,28	187 643 747,00	383 596 779,63
Überschuß	110 619 558,96	10 888 266,30	—
Defizit	—	—	350 002 248,57

	1919	1920	1921
	(belg. Franken)	(belg. Franken)	(belg. Franken)
Einnahmen	413 202 370,49	600 800 000	1 001 100 000
Ausgaben	530 352 335,06	815 210 656	996 700 000
Überschuß	—	—	4 400 000
Defizit	117 149 964,57	214 410 656	—

(Für die Jahre 1922 bis 1923 liegen noch keine Angaben vor.)

Die bis einschließlich 1920 anhaltende Defizitperiode ist nicht auf erhöhte Personalkosten zurückzuführen. Trotz der infolge des Achtstundentagesgesetzes vorgenommenen Erweiterung des Personalstandes (etwa 3500 Beamte und 10 000 sonstige Beschäftigte) betragen die Personalausgaben im Jahre 1920 beispielsweise nur 59,80% der Gesamtausgaben gegen 56,62% im Jahre 1912 und 57,60% im Jahre 1913.

Dagegen sind die Kohlenkosten von 21,73% im Jahre 1913 auf 28,87% der Gesamtausgaben im Jahre 1920 gestiegen.

Die wirklichen Ursachen der Betriebsverluste sind:

1. die Verluste infolge des Krieges;
2. die verspätete Anpassung der Tarife an die Rohstoffpreise;
3. die bedeutenden unentgeltlichen Dienstleistungen der Eisenbahnen.

Im April 1924 wurde eine allgemeine Erhöhung der Tarife vorgenommen. Diese sind nunmehr  $3\frac{1}{2}$  mal so hoch als 1914. Vorausgesetzt, daß nicht unvorgesehene Schwierigkeiten eintreten, ist mit einer Besserung der Finanzlage der Staatsbahnen zu rechnen.

**Sparsamkeitsmaßnahmen:** Seit 1921 hat die belgische Regierung getrachtet, die Ausgaben einzuschränken. Viele notwendige Arbeiten — Verbesserung der Einrichtungen, sachliche Reparaturen, Unterhalt der Strecken — sind hinausgeschoben worden.

Löhne und Gehälter sind seit Waffenstillstand ungenügend, was zu einer Krise in der Ergänzung des Personalstandes geführt hat.

Diese Politik hat zu bedeutenden volkswirtschaftlichen Schädigungen geführt. Die vorhandenen Mittel reichten zur Bewältigung des Verkehrs nicht aus, woraus sich starke Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr ergaben.

Unsere Organisation hat ständig gegen diese Maßnahmen der Regierung protestiert und auf die damit verbundenen Unzuträglichkeiten hingewiesen.

Nach dem Eisenbahnerstreik im Mai 1923, durch den die Mängel des Eisenbahnregimes besonders deutlich erhellt worden sind, ist die Direktion der Staatsbahnen in die Hände eines Generaldirektors gelegt worden, der zu einer Reorganisation des Dienstes übergegangen ist.

Die Anerbieten der Gewerkschaften, an den Arbeiten der Sparsamkeitskommissionen oder der Kommissionen für die Reorganisation des Verwaltungsdienstes mitzuwirken, sind bisher ständig abgeschlagen worden.

**Automobilverkehr.** Dieses Transportmittel hat seit dem Kriege stark an Bedeutung gewonnen. Dies geht schon daraus hervor, daß die Zahl der Personen- und Frachtautos von 10 000 im Jahre 1914 auf 80 000 im Jahre 1923 gestiegen ist.

Transporte für die Post erfolgen unentgeltlich. Außerdem genießen die meisten Ministerien, insbesondere das der Landesverteidigung, beträchtliche Tarifvergünstigungen, wenn nicht gar

Tariffreiheit. Es handelt sich bei diesen Leistungen für die Eisenbahnen um beträchtliche Lasten, die notwendigerweise zu einer ungünstigen Beeinflussung der finanziellen Lage der Eisenbahnen beitragen.

### III. Das Verhältnis zwischen der Betriebsleitung und den Organisationen des Personals.

Das Koalitionsrecht für die Arbeiter in öffentlichen Diensten besteht in Belgien erst seit dem Waffenstillstand.

Der Minister erkennt alle Gewerkschaftsorganisationen, so schwach diese auch sein mögen, an. Bis zum Streik im Mai 1923 wurde den Mitgliedern des Hauptvorstandes der Eisenbahnergewerkschaften besoldeter Urlaub und freie Fahrt gewährt. Seitdem sind diese Vergünstigungen aufgehoben. Es wird jetzt nur auf Gesuch hin unbesoldeter Urlaub zur Bewohnung der Landeskongresse nebst zwei Extra-Freifahrtsscheinen gewährt.

Nach dem genannten Konflikt machte sich eine Tendenz bemerkbar, die besoldeten und nicht mehr im Dienst stehenden Delegierten der Gewerkschaft anzuerkennen, wie dies während der Nachkriegszeit üblich war. Immerhin wurden die früheren Beziehungen nach und nach wieder aufgenommen und durch den Arbeitsminister im September 1924 gelegentlich des Abänderungsentwurfs zum Reglement über die Anwendung des Achtstundentags auf den Eisenbahnen offiziell erneuert.

**Personalräte und -Delegationen.** Diese sind durch ministerielle Entscheidung vom 18. April 1921 eingeführt und haben zur Aufgabe, die direkten und dauernden Beziehungen zwischen Personal und Vorgesetzten zu regeln. Sie haben sich mit allen Fragen die ihnen die Wähler oder die Verwaltungen über folgende Angelegenheiten vorlegen, zu beschäftigen:

#### Lokale Anwendung der Bestimmungen

1. Über den Gesundheitsschutz und die Sicherheit der Arbeiter;
2. Über die Organisation der Arbeit, (Reglementierung der Arbeitsbedingungen — Personalwechsel, Arbeitsstunden, Pausen, Ferien, Überarbeit usw. — Regelung der Vergütungen — Prämien, Entschädigungen, Zuschüsse usw. — Vervollkommnung der Produktion — rationelle Verwendung des Personals, des Materials und der Rohstoffe, Prüfung neuer Verfahren usw.)

Personalräte bestehen bei den Zentralwerkstätten, in Lokomotiv- und Wagenschuppen, sowie auf Stationen. Sie sind aus mindestens acht Delegierten zusammengesetzt, die aus geheimer Wahl hervorgehen. Die Beteiligung an der Wahl ist obligatorisch.

Alle Gruppen des Personals müssen vertreten sein. Zu diesem Zweck ist das Personal der Hauptwerkstätten in sechs, der Werkstätten und Schuppen und der Stationen in drei Untergruppen gegliedert.

Die Sitzungen sollen nach Möglichkeit außerhalb der Arbeitsstunden stattfinden.

Der Personalrat wählt aus seiner Mitte eine höchstens sechs Vertreter umfassende Delegation, die den Auftrag hat, Vorschläge des Personalrats dem betreffenden Vorgesetzten zu unterbreiten und Verhandlungen mit ihm zu führen.

(Eine zentrale Zusammenfassung oder Verbindung dieser Personalräte und -Delegationen fehlt, was von dem belgischen Eisenbahnerverband als ein großer Nachteil betrachtet wird. Entsprechende Vorschläge sind von den Behörden stets abgewiesen worden.)

**Gemischte Kommissionen.** Für die Besprechung der Personalangelegenheiten allgemeinen Charakters sind beratende gemischte Kommissionen (*Commissions consultatives mixtes*) vorgesehen, die aus Vertretern des Ministers und der Personalorganisationen gebildet sind. Hinsichtlich der Vertretungsstärke der einzelnen Organisationen ist eine Meinungsverschiedenheit entstanden. Der freigewerkschaftliche Eisenbahnerverband hat abgelehnt, einer Körperschaft anzugehören, deren Zusammensetzung der Stärke seiner Organisation nicht Rechnung trägt. Das hatte zur Folge, daß die im Jahre 1920 be-

gonnenen Verhandlungen über das Personalstatut aufgehoben worden sind.

**Partiitische Kommissionen.** Zur Behandlung von Lohn- und Gehaltsfragen, des Achtstundentages usw. sind besondere Paritätische Kommissionen mit beratendem Charakter vorgesehen. Ihre Zusammensetzung erfolgt nach dem gleichen Prinzip wie die der Gemischten Kommissionen.

### IV. Das Streikrecht.

Das Personal der belgischen Staatsbahnen hat Streikrecht. Dieses wird als ein unzertrennlicher Bestandteil der Koalitionsfreiheit betrachtet, doch wird von ihm nur Gebrauch gemacht, wenn alle Verständigungsmittel versagt haben.

Gelegentlich der Bewegung im Mai 1923, die durch die Weigerung, den erhöhten Lohnforderungen stattzugeben, ausbrach, versuchte die Regierung, wenn auch nicht den Streik selbst, so doch wenigstens zahlreiche Streikakte mit Hilfe des Strafgesetzbuches zu unterdrücken. In einzelnen isolierten Fällen hat das Gericht den Weisungen der Regierung entsprochen. Gegen diese Urteile ist Berufung eingelegt worden und bisher hat die Berufungsinstanz noch keinen Ausspruch getan. Welchen Ausgang die gerichtliche Behandlung indessen auch nehmen mag, der belgische Eisenbahnerverband wird das Streikrecht der Eisenbahner mit allen Mitteln verteidigen.

In der Vergangenheit haben wiederholt Streikbewegungen stattgefunden. Meistens handelte es sich hierbei um Teilstreiks. Der umfangreichste Streik hat im Mai 1923 stattgefunden. Er begann am 26. April bei den Telegraphenbauern in Antwerpen, denen sich bald die Eisenbahner der Hauptstadt und nach und nach auch der verschiedenen Landesteile anschlossen. Insgesamt waren mehr als 25 000 Beamte, Angestellte und Arbeiter an diesem, ein historisches Ereignis darstellenden Streik, der zur Lahmlegung des Güterverkehrs führte, beteiligt.

Während der ersten 14 Tage war die öffentliche Meinung den Streikenden günstig. In dieser Stimmung trat plötzlich eine Änderung ein, als die bürgerliche Presse die böswilligsten Nachrichten verbreitete. U. a. behauptete ein der Regierung nahestehendes Blatt, daß zur Unterstützung der Streikenden ein deutscher Cheque übersandt worden sei.

Als die Folgen des Streiks stärker fühlbar wurden, wurde die Gendarmerie, die Armee und die Staatsanwaltschaft mobilisiert und die massenhafte Entlassung und Verhaftung Streikender vorbereitet.

Schließlich waren die Streikenden nach fünfwöchigem Streik gezwungen, die Arbeit wieder aufzunehmen. Die Arbeitsaufnahme erfolgte in vollkommener Ordnung am 31. Mai 1923 und es wurde zugesagt, daß Maßregelungen nicht stattfinden. Diese Zusage wurde indessen nicht eingehalten. 217 voranstehende Kameraden wurden ihrer Funktionen enthoben und um ein Wiederaufleben des Streiks zu verhindern, wurde die Mobilisierung während eines Monats aufrecht erhalten. Eine große Zahl Eisenbahner verließ darauf den Dienst bei den Staatsbahnen, was zu einem Mangel an Arbeitskräften führte.

Während des Streiks hatte die Regierung die folgenden Versprechen gegeben:

- a) Verdoppelung des Familienzuschlags ab 1. Juli im Gesamtbetrag von 24 Millionen Franken;
- b) Bezahlung eines zusätzlichen Grundgehalts am 1. Sept. (Gesamtbetrag 20 Millionen);
- c) Erhöhung des Feuerzuschlags auf Grund des gestiegenen Lebenshaltungsindex (Gesamtbetrag 50 Millionen Franken).

Außerdem wurde eine völlige Revision der Löhne und Gehälter in Aussicht gestellt.

Die Forderungen des Personals vor Eintritt in den Streik waren darauf hinausgelaufen, 85 Millionen Franken zur Sicherung der Lebensnotwendigkeiten und der Regelung des Teuerungszuschlags auszuwerfen.

**Passive Resistenz.** Diese Kampfmethodik war zwar wiederholt in Erwägung gezogen, doch infolge der großen Zahl der seit dem Waffenstillstand neu angestellten Personen und infolge des Fehlens eines Reglements während eines langen

Zeitabschnitts niemals angewendet worden. Die Arbeiter betrachten dieses System als unwirksam und für die Einheit des Personals gefährlich.

### V. Die Organisation des Personals.

Der Personalstand bei den belgischen Staatsbahnen in den Jahren 1913/14 und 1919 bis 1923 war wie folgt:

	1913/14	1919	1920	1921	1922	1923
Beamte, Angestellte u.						
Aufsichtspersonal	14 344	13 498	14 500	19 761	19 068	20 747
Sonst. Beschäftigte	57 753	64 396	70 272	82 561	79 697	78 259

Von diesem Personal gehören den folgenden Organisationen an:

a) Belgischer Eisenbahnverband (freigewerkschaftlich und der I. T. F. angeschlossen) . . . . .	60 000
b) Christlicher Eisenbahnverband (katholisch) . . . . .	5 000
c) Beamtenföderation (liberal) . . . . .	4 000
d) Vereinigung höherer Beamten . . . . .	900
e) Techniker-Föderation . . . . .	500
f) Verschiedene . . . . .	5 000

Zusammen: 76 400

(Mit Ausnahme des freigewerkschaftlichen Eisenbahnverbandes veröffentlichen die Organisationen keine Mitgliederzahlen. Es handelt sich darum bei den obigen Angaben um Schätzungen.)

Unter obigen Organisationen wurden direkte Beziehungen nur im Jahre 1919 und 1921 unterhalten. In beiden Fällen handelte es sich um die Vorbereitung einer Streikbewegung, doch haben die Verhandlungen zu keinem Ergebnis geführt.

Der Christliche Eisenbahnverband ist mit Hilfe der Geistlichkeit und einigen Politikern des rechten Flügels der katholischen Parlamentsfraktion gegründet worden. Die Organisation steht daher in einer gewissen Abhängigkeit von der von ihr unterstützten katholischen Regierung.

Die Beamtenföderation ist mit Hilfe höherer Beamten und linksliberaler Parlamentarier gebildet worden und erklärt, neutral zu sein.

Die unter d) e) und f) genannten Organisationen stehen abseits der politischen Bewegung, setzen sich aber aus Mitgliedern zusammen, die den Kastengeist der Vorkriegszeit bewahrt haben.

Der Belgische Eisenbahnverband gehört dem belgischen Gewerkschaftsbund und durch ihn dem Internationalen Gewerkschaftsbund (Amsterdam) an. Er ist politisch unabhängig, führt aber eine starke Propaganda zugunsten der sozialistischen Arbeiterpartei, der auch ihre Vertreter im Parlament angehören.

### VI. Regelung der Arbeitsbedingungen.

Ein Abkommen mit dem Charakter eines Kollektivvertrages besteht nicht. Die Bedingungen der Einstellung, Beförderung, Entlassung usw. werden auf Grund königlicher Verordnungen und ministerieller Ergänzungen geregelt. Die Anwendung dieser Anordnungen ist den Chefs unter Leitung der Direktion und der Zentralverwaltung überlassen. Die Regelung wird dem Personal durch Anschlag, Broschüren oder Eintrag in das Orderbuch bekannt gegeben.

### VII. Arbeitsbedingungen (rechtliche Stellung).

Strafentlassungen erfolgen im allgemeinen nur bei schweren Verstößen. Der Betroffene hat stets das Recht, den Anspruch von Berufungskammern zu verlangen. Diese Berufungskammern (Conseils d'Appel) sind auf Grund einer Ministerialverordnung vom 17. Mai 1921 eingeführt mit der Aufgabe, sich über schwerere Disziplinarstrafen auszusprechen. Sie haben nur beratenden Charakter und setzen sich aus acht bzw. sechs Mitgliedern zusammen, die zur Hälfte vom Minister, zur andern Hälfte von den größeren Personalorganisationen ernannt werden. Den Vorsitz muß ein Richter des Berufungsgerichts führen, der von dem Ersten Präsidenten des Brüsseler Berufungsgerichts zu ernennen ist. Indessen hält sich die Regierung das Recht vor, disziplinarische Maßnahmen zu treffen,

ohne die Berufungskammern zu hören. Dies war der Fall gelegentlich des Streiks im Mai 1923. Vergeblich hat der Belgische Eisenbahnverband gegen diesen Verstoß gegen die Bestimmungen protestiert.

**Bekleidung öffentlicher Ämter.** Auf Grund der Verfassung ist den staatlichen Beamten und Arbeitern die Bekleidung öffentlicher Ämter gestattet. Dieses Recht ist indessen auf Grund eines Beschlusses des Gesamtministeriums vom 10. Okt. 1921 eingeengt worden. Dem in Staatsdiensten stehenden Personal wurde mitgeteilt, daß als wünschenswert erachtet wird, daß sich das Personal der Kandidatur enthalte und daß die Kandidatur eines Staatsbediensteten der Gutmehrung durch den Ministerrat bedarf. Für den Fall, daß einem solchen Gesuch stattgegeben wird, erfolgt in jedem Falle eine Dienstenthebung für die Dauer von mindestens drei Monaten unter Fortfall der Bezüge.

Urlaub zur Bekleidung öffentlicher Ämter, die die ständige Anwesenheit des Gewählten erfordern, wird nicht gewährt. Ein ins Parlament gewählter Eisenbahner ist gehalten, seine Entlassung nachzusuchen. Die Gewerkschaften fordern in diesem Falle einen langfristeten unbesoldeten Urlaub.

### VIII. Arbeitszeit. — IX. Die Lohnregelung.

(Die Angaben hierüber folgen in der nächsten Ausgabe des Mitteilungsblattes.)

### X. Pensions- und Krankengeldregelung.

**Krankenunterstützung.** Beamte, Angestellte, Aufsichtspersonal und festangestellte Arbeiter\*) erhalten im Krankheitsfälle das Gehalt unverkürzt fortbezahlt. Die sonstigen Beschäftigten erhalten mindestens 50% ihres Lohnes nebst einem Familienzuschlag (Maximum 65%).

Bei längerer Erkrankung wird der Beschäftigte zur Disposition gestellt. Diese erfolgt im allgemeinen: nach drei Monaten Dienstabwesenheit bei jedem Beschäftigten, der weniger als fünf Dienstjahre zurückgelegt hat; nach sechs Monaten Dienstabwesenheit bei jedem Beschäftigten mit weniger als zehn Dienstjahren; nach neun Monaten Dienstabwesenheit bei Beschäftigten mit weniger als 15 Dienstjahren; nach 12 Monaten Dienstabwesenheit bei Beschäftigten mit mehr als 15 Dienstjahren.

Der zur Disposition Gestellte erhält bis zum Inkrafttreten der Pensionierung  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{2}{3}$  oder  $\frac{3}{4}$  der normalen Bezüge, je nach seiner Besoldungsstufe und der Zahl der Dienstjahre.

Das volle Gehalt bzw. der volle Lohn wird gewährt, wenn die Dienstabwesenheit die Folge eines Dienstunfalls ist.

Zur Verhinderung von Simulation sind die unmittelbaren Vorgesetzten, die Direktoren oder die Direktion ermächtigt, zu unvorhergesehenen oder regelmäßigen Zeiten Besuche durch von der Eisenbahnverwaltung genehmigte Ärzte stattfinden zu lassen. Gehalt und Lohn wird bis zum Tag des Todes gewährt. Außerdem wird eine Entschädigung für Begräbniskosten gezahlt.

**Pensionsregelung.** Beamte, Angestellte, Aufsichtspersonal und festangestellte Arbeiter\*) sind vom 65. Lebensjahre an nach Zurücklegung von dreißig Dienstjahren zum Bezug einer Pension berechtigt. Diese Pensionierung erfolgt kraft eines Gesetzes vom 21. Juli 1844.

Die nicht festangestellten Arbeiter erhalten eine Pension aus der Arbeiterkasse nach Erreichung des 70. Lebensjahres, wenn sie zumindest 10 Dienstjahre zurückgelegt haben.

Während die Pensionen der Beamten usw. aus der Staatskasse bezahlt werden und Pensionsabzüge nicht erfolgen, werden die Pensionen der nicht festangestellten Arbeiter aus der Arbeiterkasse bestritten, die einestells aus einem 4prozentigen Abzug von Gehältern und Löhnen, andernteils durch Zuschüsse der Eisenbahnen gespeist wird.

Bei Eintritt der Invalidität vor dem 65. bzw. 70. Lebensjahre tritt die Pensionsberechtigung früher in Kraft, doch müssen zumindest zehn Dienstjahre, wenn die Invalidität Folge

\*) Über die Einteilung dieser Gruppen siehe Abschnitt IX: Die Lohnregelung.

eines Dienstunfalls ist, fünf Dienstjahre zurückgelegt sein. Sonstige Ausnahmen hinsichtlich des Alters bestehen nicht.

Die Pension für Beamte, Angestellte, Aufsichtspersonal und festangestellte Arbeiter\*) ist auf der Grundlage von  $\frac{1}{100}$  des Durchschnittsgehalts während der letzten fünf Dienstjahre, vervielfacht mit der Zahl der Dienstjahre nach dem 21. Lebensjahr errechnet.

Für das Personal des Zugdienstes (Maschinisten, Heizer, Wärter, Bremser) ist die Grundlage auf  $\frac{1}{100}$  vermindert.

Die Pension darf  $\frac{3}{4}$  des aktiven Gehalts nicht übersteigen.

Die Arbeiterpension beträgt für die ersten zehn Dienstjahre 20% des in den letzten drei Jahren verdienten Durchschnittslohnes und erhöht sich für jedes weitere Dienstjahr um  $1\frac{1}{2}\%$ , darf aber im Höchsthalle 50% nicht übersteigen.

Ist die Dienstunfähigkeit die Folge eines Dienstunfalls, so wird die Pension auf 50% des Lohnes festgesetzt, das der Arbeiter zuletzt bezog. Dieser Satz wird für jedes über 15 Dienstjahre hinaus zurückgelegte Dienstjahr um  $1\frac{1}{2}\%$  und für jedes über 25 Dienstjahre hinaus zurückgelegte Dienstjahr um 1% erhöht. In keinem Falle darf diese Pension 75% des Lohnes übersteigen.

**Witwen- und Waisenpension.** Hinsichtlich der Regelung der Witwen- und Waisenpension ist das Personal nach gleichen Gesichtspunkten unterschieden wie bei der Pensionsregelung.

Für Beamte, Angestellte usw. ist die Witwenpension auf 20% des Durchschnittsgehalts festgesetzt, das der Verstorbene während der letzten fünf Jahre bezog, zuzüglich 1% für jedes über zehn Dienstjahre hinausgehende Dienstjahr.

Für jedes Kind unter 18 Jahren erhöht sich die Pension um 2% des Durchschnittsgehaltes. Diese Erhöhung tritt für alle Kinder ein, deren Vater der Verstorbene war.

Die Waisenpension beträgt für ein Kind  $\frac{1}{6}$ , für zwei Kinder  $\frac{1}{3}$  und bei drei Kindern  $\frac{1}{2}$  der Pension, die die Witwe bezog oder zu der sie berechtigt wäre. Für jede weitere Waise erhöht sich die Waisenpension um 2% des Durchschnittsgehalts der letzten fünf Jahre.

In allen Fällen hört die Pension auf bzw. vermindert sich beim Tod der Pensionsbezieher bzw. wenn die Kinder das 18. Lebensjahr überschreiten. (In dem letzteren Fall findet eine Ausnahme nur dann statt, wenn es sich um kranke Kinder handelt.)

Die lebenslängliche Pension der Arbeiterwitwen richtet sich nach der durchschnittlichen Lohnhöhe, für die der Verstorbene während der letzten drei Jahre Beiträge zur Arbeiterkasse geleistet hat. Sie beträgt 20% dieses Lohnes für 15 Beitragsjahre und weniger und erhöht sich um 1% für über 15 Jahre hinausgehende Dienstjahre.

Für jedes legitime oder nicht legitime Kind unter 16 Jahren des Verstorbenen ohne Rücksicht auf die Mutterschaft tritt eine Erhöhung von 2% ein.

Das Waisengeld ist wie folgt geregelt: für eine Waise  $\frac{1}{6}$ , für zwei Waisen  $\frac{1}{3}$ , für drei Waisen  $\frac{1}{2}$  der nach voranstehenden Grundsätzen errechneten Witwenpension, wenn der Verstorbene zehn und mehr Jahre Beitrag entrichtet hat. Hat er weniger als zehn Beitragsjahre, so vermindert sich die auf 20% festgesetzte Pension entsprechend.

Infolge der Geldentwertung sind die auf Grund der Vorkriegsgehälter und -Löhne festgesetzten Pensionen durch Teuerungszuschläge erhöht worden, die aber völlig ungenügend sind. Die Lage der Pensionsbezieher ist daher sehr bedenklich.

Sowohl bei freiwilligem als unfreiwilligem Austritt gehen die Pensionsansprüche verloren, doch kann der betreffende Beschäftigte die eventuellen Rechte seiner Frau und der Waisen schützen, wenn er sich innerhalb 30 Tage nach Verlassen der Stellung verpflichtet, die Beiträge weiter zu entrichten.

Bei der Errechnung der Pension wird der Militärdienst in Friedenszeit als Dienstjahr angerechnet, wenn die regulären Beiträge entrichtet werden. Der Militärdienst in Kriegzeiten wird doppelt angerechnet.

\*) Über die Einteilung dieser Gruppen siehe Abschnitt IX: Die Lohnregelung.

## XI. Freifahrtscheine.

Das Personal hat Anrecht auf freie Fahrt auf allen Linien und mit allen Zügen. Jeder Beschäftigte hat Anspruch auf zwölf Freifahrtscheine pro Jahr, die Ehefrau auf sechs. Ist der Beschäftigte Witwer, so hat das älteste Kind Anspruch auf diese sechs Freifahrtscheine.

Dauerfreifahrtscheine erhalten nur höchste Beamte.

Subalternbeamte haben nur auf Freifahrtscheine 3. Klasse Anspruch. Sämtliches Personal hat auch Anspruch auf Freifahrtscheine für ausländische Strecken sowie die belgischen Privatbahnen.

Außer der oben genannten Anzahl werden noch Freifahrtscheine an junge ledige Angestellte zwecks Besuchs ihrer Eltern gewährt (alle zwei Wochen). Zwecks Besuch des Marktes oder der Kirche werden keine besonderen Freifahrtscheine ausgegeben.

Zusätzliche Freifahrtscheine werden noch gewährt zwecks Besuchs ärztlicher Spezialisten.

Die schulbesuchenden Kinder des Personals erhalten eine 50prozentige Ermäßigung auf die Schülerkarten.

Pensionierte erhalten 50% Ermäßigung auf den normalen Tarif.

Bei dienstlicher Versetzung haben die Beschäftigten für sich und ihre Familien freie Fahrt. Das Umzugsgut wird unentgeltlich befördert.

## XII. Belohnungen und Strafen.

**Strafen.** Die vorgesehenen Strafen sind: gewöhnlicher Verweis, strenger Verweis, Strafversetzung, zeitliche Degradierung, dauernde Degradierung, Verzögerung der Beförderung, Dienstenthebung, Straffentlassung.

Außerdem: Mahnung, Kürzung der Prämien, Kürzung des Urlaubs.

Andere Straßmaßnahmen dürfen nicht erfolgen. Insbesondere dürfen:

1. die Freifahrtscheine nicht entzogen werden;
2. die Ruhetage nicht verkürzt werden,
3. nur in besonderen Fällen Geldstrafen außer auf Grund der Prämien auferlegt werden.

Jeder Bestrafte hat das Recht, vor seiner Rechtfertigung Rücksprache mit seiner Organisation zu nehmen. Zu diesem Zweck wird ihm eine Frist von fünf Tagen gewährt. Bei Untersuchungen, namentlich wenn es sich um Unfälle handelt, kann er sich durch einen Gewerkschaftsbeamten unterstützen lassen.

Keine Berufung kann eingelegt werden bei folgenden Strafen: Mahnungen, Prämienabzügen, Urlaubsentzug, einfachen und strengen Verweisen.

Es kommt vor, daß in besonderen Fällen und auf ministerielle Entschließung hin eine nicht nachgesuchte Entlassung als „ehrenvoll“ bezeichnet wird. Eine derartige Entscheidung kann mit Rücksicht auf das Interesse und die Ehre des Entlassenen getroffen werden.

Das System der bedingungsweisen Bestrafung besteht nicht, dagegen können gewisse Strafen mit der Androhung schwererer Bestrafungen verbunden sein.

Jeder Beamte, Angestellte und Arbeiter, der im Laufe eines Jahres dreimal bestraft worden ist, kann auf Grund dieser Tatsache allein vom Dienst enthoben bzw. entlassen werden.

Die Bestrafung wird dem Bestraften schriftlich mitgeteilt.

**Notorisch schlechtes Betragen** kann bestraft werden durch Strafversetzung, Verzögerung der Beförderung, Degradierung.

**Lügenhafte Erklärungen** können bestraft werden mit Abzug vom Lohn oder Gehalt oder schwereren Strafen.

**Trunkenheit** wird im ersten Falle mit Abzug vom Lohn oder Gehalt, im zweiten Falle mit vorübergehender Degradierung, im dritten Falle mit ständiger Degradierung oder Entlassung bestraft, wenn die ersten beiden Vergehen im Laufe des Jahres erfolgt sind. (Die im Sicherheitsdienst beschäftigten Personen können bei Trunkenheit schon im ersten Falle abberufen werden.)

Unverzügliche Dienstenthebung kann ausgesprochen werden:

- bei Diebstahl, Defizit und schweren Vergehen;
- bei Handlungen, die die Sicherheit des Dienstes gefährden, Veruntreuungen oder Ungehorsam.

Bei Dienstenthebung wird sofort eine Untersuchung eingeleitet. Wird die Strafe ratifiziert, so hört die Gehalt- oder Lohnzahlung mit dem Augenblick, da die Dienstenthebung erfolgt ist, auf. Im andern Falle werden die Bezüge ohne Unterbrechung weiter gezahlt. Die Dienstenthebung darf drei Monate nicht übersteigen.

### XIII. Wohnungsfrage.

In ganz Belgien herrscht ein empfindlicher Wohnungsmangel. In einem ungenügenden Umfang wird der Bau von Wohnungen mittels Subsidien an die Gesellschaft für billige Wohnungen unterstützt.

Die Eisenbahndirektion stellt nur einem ganz geringen Teil des Personals Wohnungen zur Verfügung. (Stationschefs, Bahnmeistern.)

Außer der Verpflichtung, von den zur Verfügung gestellten Wohnungen Gebrauch zu machen, werden keine Bedingungen auferlegt. Die Eisenbahndirektion gewährt dem in Dienstwohnungen untergebrachten Personal freies Licht und freie Heizung, und außerdem Unterhalt der Häuser und Wohnungen. Die Mieten sind geringfügig und erheblich niedriger als die allgemeinen Mieten.

Der Belgische Eisenbahnverband hat sich bemüht, in gewissen Gegenden des Landes den Bau billiger Wohnungen zu fördern, doch überschreiten die hierzu erforderlichen Gelder die Mittel der Organisation.

### XIV. Aufenthaltsräume, hygienische und Sicherheitsmaßnahmen.

Badegelegenheiten bestehen in allen großen Eisenbahnhauptzentren und zwar befinden sie sich im allgemeinen bei den Lokomotivschuppen. Sie sind gut unterhalten und werden viel benutzt.

Das selbe gilt hinsichtlich der Übernachtungslokale für das Zuggesetz. Reichen die Übernachtungslokale nicht aus, so wird das Personal in privaten Einrichtungen untergebracht, mit denen die Eisenbahnverwaltung Abmachungen getroffen hat.

Kantinen gibt es viele und werden von dem Personal viel besucht. An den Stationsbuffets hat das Eisenbahnpersonal keine Preisermäßigung.

Die Abgabe von alkoholischen Getränken ist streng verboten. Dieses Verbot hat der Arbeiterklasse großen Nutzen gebracht und die Trunkenheitsfälle erheblich vermindert.

Die automatische Kuppelung wird bisher nicht angewendet. (Fortsetzung folgt.)

## Ein bedeutungsvoller Schritt für die freigewerkschaftlichen Eisenbahnerorganisationen in der tschechoslowakischen Republik.

Am 9. und 10. Januar fand im Volkshaus in Prag unter dem Vorsitz der Genossen *Fimmen*, *Nathans* und *Tomschk* als Vertreter der Internationalen Transportarbeiter-Föderation eine gemeinsame Sitzung von Vertretern der beiden der I. T. F. angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen in der Tschechoslowakei („Unte“ und „Verband der Eisenbahner“) statt. Der Zweck dieser Sitzung war, ein engeres Zusammenarbeiten zwischen beiden Organisationen herbeizuführen und die Schaffung einer einheitlichen Organisation vorzubereiten.

Die Konferenz einigte sich einstimmig auf eine Reihe von Vorschlägen, die seitens der Vertreter der I. T. F. unterbreitet wurden. Die Vertreter beider Organisationen übernahmen die Verpflichtung, sich in ihren Vorständen für die Annahme der gemeinsam vereinbarten Maßnahmen einzusetzen, um eventuell auf ihrer Grundlage die Schaffung einer Einheitsorganisation zu verwirklichen.

## Das Programm der englischen Eisenbahner.

Am 10. Dezember vorigen Jahres hat der Englische Eisenbahnverband (N. U. R.) zusammen mit dem englischen Verband der Eisenbahnbeamten (R. C. A.) — dieser für das Kanzleipersonal und die Gehaltsbezieher — den Eisenbahngesellschaften ein Programm von Forderungen unterbreitet, das wahrscheinlich das umfassendste ist, das jemals in einem Lande aufgestellt wurde. Betrifft es doch nicht weniger als 600 000 Eisenbahner! Da die vollständige Wiedergabe hier nicht möglich ist, seien einzelne Hauptteile herausgegriffen.

### Männliches Kanzleipersonal.

Nach dem Vorschlag sollen erhalten: jüngere Kanzleigelehrten im Alter von 15, 16 und 17 Jahren £ 50, 60 bzw. 70 jährlich gegen bisher £ 35, 45 bzw. 55. Außerdem soll, wenn der Betreffende nicht zu Hause wohnt, ein Unterhaltszuschuß von £ 30, 20 bzw. 10 gewährt werden. Zurzeit wird ein solcher Zuschuß nicht gezahlt.

Kanzleigelehrten der Klasse V sollen anfänglich (vom 18. Lebensjahre an) £ 85 gegen bisher £ 80 erhalten und dieses Gehalt soll auf £ 200 bei 25 Jahren (bisher 31) steigen. Über die Forderungen für die übrigen Klassen unterrichtet folgende Aufstellung:

	Kl. IV	III	II	I
<i>Gegenwärtige Sätze:</i>	£	£	£	£
Mindestsatz . . . . .	210	240	270	320
Nach zwei Jahren . . . . .	220	250	285	335
Nach vier Jahren (Höchstsatz) . . . . .	230	260	300	350
<i>Vorschlag:</i>				
Mindestsatz . . . . .	220	250	280	325
Nach 1 Jahr . . . . .	230	260	300	350

Spezialklasse: gegenwärtiger Mindestsatz £ 355; vorgeschlagen: £ 400.

Auch ist vorgeschlagen, daß alle regelmäßig beschäftigten Angehörigen des Kanzleipersonals, die gegenwärtig als „unständig“, „überzählig“ oder „zeitlich“ bezeichnet sind, definitiv angestellt werden.

### Bahnhofsvorsteher, Kontrolleure und Aufsichtsbeamte.

Es wird gefordert, daß Klasse VI (£ 150 bei Anstellung und £ 160 nach zwei Jahren) beseitigt und Klasse V als Minimum betrachtet wird. Als Anfangsgehalt ist vorgesehen £ 185 steigend auf £ 200 nach einem Jahre statt bisher Anfangsgehalt £ 170 steigend in drei Etappen auf £ 200 nach vier Jahren. Für die Klassen IV, III, II und I sowie Spezialklasse wird dieselbe Regelung verlangt wie für die entsprechenden Klassen des männlichen Kanzleipersonals.

Jeder Beamte der erwähnten Gruppen soll, wenn er zwei Jahre hindurch den Höchstsatz seiner Klasse erhalten hat und keine Beförderungsmöglichkeit in eine höhere Klasse besteht, den Mindestsatz der nächst höheren Klasse erhalten und automatisch nach weiteren zwei Jahren in den Genuß des Höchstsatzes dieser Klasse gelangen. Wenn in Klasse I, soll der Beamte eine besondere Erhöhung von mindestens £ 25 und eine weitere Erhöhung um £ 25 nach zwei weiteren Jahren erhalten. Angehörige der Spezialklasse sind nach Maßgabe der Wichtigkeit ihrer Stellung und keinesfalls schlechter als die der andern Klassen zu behandeln.

Ein Beamter, der vorübergehend den Dienst einer höheren Klasse versteht, ist während der Dauer dieses Dienstes auf Grund des Mindestsatzes dieser höheren Klasse zu entlohnen.

Die bestehenden Bestimmungen hinsichtlich Nachtdienstes sind dahin zu ergänzen, daß der Lohnsatz für Dienstleistungen zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr morgens um 25% zu erhöhen ist, wenn es sich um Personen handelt, die ständig Nachtdienst haben, und um 50% für die übrigen. (Zurzeit wird kein Zuschlag für Nachtdienst gewährt, aber alle im dauernden Nachtdienst Stehenden sind jede zehnte Nacht dienstfrei oder haben Anspruch auf einen zusätzlichen Tagesverdienst.)



**Weibliches Kanzleipersonal.**

£ 52 und £ 65 jährlich für weibliches Kanzleipersonal von 16 bzw. 17 Jahren gegen bisher 17s. 6 d. und 21s. 6d. wöchentlich. Nicht zu Hause wohnendem Personal ist eine Zulage zu gewähren, die die Bezüge auf mindestens £ 78 jährlich erhöht.

Für Klasse II wird gefordert: £ 78 bei 18 Jahren steigend bis £ 156 bei 25 Jahren. (Zurzeit 30 Shilling wöchentlich bei 18 Jahren steigend bis 60 Shilling bei 31 Jahren.)

Für Klasse I: Mindestsatz £ 169 steigend bis £ 182 nach einem Jahr (zurzeit 65 sh. wöchentlich steigend in zwei Etappen bis 70 sh. nach 4 Jahren).

Spezialklasse: Mindestsatz £ 210 jährlich statt 72s. 6d. wöchentlich.

Die übrigen Bedingungen sind gleichartig dem Vorschlag für das männliche Kanzleipersonal zu regeln.

**Lokomotivpersonal.**

Löhne der Lokomotivführer und Motorwagenführer: 16 sh. täglich gegen 12 bis 15 sh. jetzt.

Heizer und Motorwagenführerbegleiter: 12sh. 6d. täglich gegen 9sh. 6d. bis 12sh. zurzeit.

Heizer sind nach sieben Jahren Lokomotivdienst in den Genuß des Lokomotivführergehalts zu setzen, auch wenn sie nicht als Lokomotivführer verwendet werden.

Putzer: 6sh. täglich bei 16 Jahren, steigend bis 10sh. bei 20 Jahren (zurzeit 4 bis 7sh.). Nach drei Jahren Putzdienst Heizerlohn.

Als Grundlage für die Tagesleistung sind 120 Fahrmeilen (gegenwärtig 140) zu nehmen; auf Untergrundbahnen 100. Höchstleistung pro Woche: 840 Meilen (zurzeit unbegrenzt). Alle über die festgesetzte Zahl hinaus gefahrenen Meilen sind mit einem Stundenlohn pro 15 Meilen zu vergüten (wie bisher), doch ist die Tagesleistung möglichst auf 120 Meilen zu beschränken.

Schuppenmeister und Oberputzer (gegenwärtig 60 und 62 sh. wöchentlich) sind wie die oben genannten Aufsichtsbeamten zu behandeln.

Dampfaufzugwärter, Feueranzünder, Kesselreiniger, Materialabgeber und anderes Personal dieser Verwendungsgruppe: 72 sh. wöchentlich (zurzeit 50 bis 52 sh.); Maschinisten, Heizer und Öler für Lokomotiven und sonstige Leute im stationären Maschinendienst 74 sh. wöchentlich (zurzeit 54 bis 62 sh.).

**Stellwerksmeister, Stellwerkswärter usw.**

Stellwerksmeister: 108 sh. wöchentlich in London und 105 sh. an andern Plätzen (zurzeit 80 sh.).

Stellwerkswärter: Spezialklasse 90 sh. (zurzeit 75), der Klasse I 85 sh. (70), der Klasse II 80 sh. (65), der Klasse III 75 sh. (60), der Klasse IV 70 sh. (55), der Klasse V 65 sh. (50), der Klasse VI 60 sh. (48). Im Londoner Distrikt ein Zuschlag von 3 sh. (zurzeit nichts). Ferner wird eine neue Klassifizierung der Blockstellen verlangt, wodurch mehr Signalwärter in die höher bezahlten Klassen rücken.

**Verkehrsdienst (gegenwärtige Löhne in Klammern).**

Gepäckträger 60 sh. (49); Lampisten im Signaldienst 63 sh. (49); Lampisten im Bahnhofsdienst 63 sh. (49); Schrankenwärter 60 bis 66 sh. (46); erste Bedienstete im Gepäckabgaberaum 70 sh. (58); Bedienstete bei der Gepäckabgabe 60 bis 65 sh. (51); erste Gepäckträger 70 sh. (56); Gepäckträger 60 bis 65 sh. (51); Bahnsteigschaffner 68 sh. (54 bis 58); Zuschaffner 70 sh. (60); Rangierer im Personen- und Güterdienst, Klasse II 75 sh. (60 bis 65); Klasse III: 65 bis 70 sh. (50 bis 55); Stationsvorarbeiter und Packmeister I. Klasse 75 sh. (65 und 66); Bahnsteigoberschaffner 75 sh. (61 und 65); Vorarbeiter auf Güterbahnhöfen 85 sh. (70 und 75).

Für alle diese Grade im Londoner Bezirk 3 sh. wöchentlich Zuschlag. (Von wenigen Ausnahmen abgesehen besteht ein derartiger Zuschlag bisher nicht.)

**Speisewagenpersonal.**

Köche 85 sh., Hilfsköche 65 sh., Schaffner 65 sh., Bedienungspersonal 55 sh.

**Güterhallendienst- und Fuhrpersonal.**

Güterbodenarbeiter 60 sh. (47 und 50); Kontrolleure 70sh. (52 und 54); Vorarbeiter 75 sh. (55 und 59); Fuhrleute 70 sh.

(50 und 52); Kraftwagenführer 75 sh. (56 und 57). Für alle im Londoner Distrikt ein wöchentlicher Zuschlag von 3 sh. (bisher meistens nichts). Fuhrleute, die mit mehr als einem Pferd arbeiten, wöchentlich 3 sh. Zuschlag für jedes weitere Pferd (zurzeit 2 sh.).

**Streckendienst.**

Rottenführer 85 sh. (54); Streckenarbeiter 75 sh. (51); Hilfsarbeiter 70 sh. (49); zuzüglich 5 sh. im Londoner Distrikt. Personal auf elektrifizierten Strecken 5 sh. (zurzeit 2) wöchentlich extra.

**Signal- und Telegraphendienst.**

Vorarbeiter 85 sh. (60 bis 63); Werkhelfer 75 bis 80 sh. (55 bis 60); Telegraphenarbeiter und Signalbauer 70 sh. (55 bis 56); Leitungsarbeiter 85 sh. (61 bis 64 sh.); Leitungshelfer 70 bis 80 sh. (53 bis 54); Materialverwalter (Mindestsatz 70 sh. (55)); Mechaniker 75 bis 85 sh. (57 bis 66). Zuzüglich 6 sh. wöchentlich (bisher 2 bis 4) im Londoner Distrikt, und 5 sh. bei Arbeiten auf elektrifizierten Eisenbahnen und in Tunneln.

**Personal auf Kleinbahnen.**

Lokomotivführer 75 sh., Schaffner 70 sh., Inspektoren wie für das Aufsichtspersonal, Rottenführer 85 sh., Streckenarbeiter 75 sh., Hilfsarbeiter 70 sh., Bremsen, Güterbahnhofsarbeiter, Putzer, Fuhrleute 70 sh. (Mindestsatz).

Unter 21 Jahren darf niemand als Schaffner auf Kleinbahnen beschäftigt werden.

**Allgemeines.**

(Betrifft alle obigen Grade mit Ausnahme des Kanzlei- und Aufsichtspersonals.)

Der Achtstundentag ist für das Lokomotivpersonal mit aller Strenge anzuwenden, wobei dem Personal zur gegebenen Zeit Gelegenheit zum Essen gegeben werden muß.

Dem Personal in Lokomotivschuppen ist eine Essenspause von 30 Minuten innerhalb des Arbeitstages zu gewähren.

Für Stellwerkspersonal, das stündlich über 349 Leistungspunkte macht — hierüber besteht ein genaues Klassifizierungssystem, das für die verschiedenen Verrichtungen die Punktwerte feststellt (für Hebelrücken ist die Punktzahl beispielsweise 2—8) — ist die tägliche Arbeitszeit auf 6, die wöchentliche auf 36 Stunden festzusetzen.

Für sämtliches Personal im Verkehrsdienst ist zwischen der 3. und 5. Arbeitsstunde eine halbstündige Essenspause einzuschalten, die in den Arbeitstag einzurechnen ist.

Dem Zuggpersonal ist zur gegebenen Zeit Gelegenheit zum Essen zu geben.

Für Personal der Speisewagen ist die Standardarbeitswoche auf 48 Stunden festzusetzen.

Die Maximum-Arbeitswoche für das Personal des Güter- und Fuhrdienstes, der Strecke, des Signal- und Telegraphendienstes, ist auf 44 Stunden, einschließlich der Essenspausen, festzusetzen.

Jede Arbeit, die zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr morgens verrichtet wird, ist mit einem 50prozentigen Zuschlag zu vergüten. (Zurzeit wird ein 25prozentiger Zuschlag für Arbeiten zwischen 10 Uhr abends und 4 Uhr morgens gezahlt.) Arbeit zwischen Samstag-Mitternacht und Sonntag-Mitternacht ist mit einem 100prozentigen Zuschlag zu bezahlen (zurzeit 50%). Zumindest ist ein voller Tag mit Sonntagstarif zu zahlen. Arbeitsschichten, die am Sonntag beginnen und am Montag enden, sind als Sonntagsschichten zu behandeln. Ueberstunden sind bei Tag mit 50% und 100% bei Nacht zu vergüten (zurzeit 25 bzw. 50%).

Alle Zwittergrade sind abzuschaffen.

Zerlegte Arbeitsschichten sind zu beseitigen.

Die Ferien müssen mindestens 12 (zurzeit für die meisten Grade 6) Arbeitstage betragen, die zwischen 1. Mai und 30. September zu liegen kommen.

Ergreifung von Maßnahmen, wodurch alle Grade mit dem 60. Lebensjahr in den Genuß einer Pension gelangen (bisher besteht nur freiwillige Pensionsversicherung). Der garantierte Arbeitstag und die garantierte Arbeitswoche ist auf alle Grade anzuwenden.

Zwischen zwei Arbeitsschichten muß für alle Grade eine Ruhezeit von mindestens 12 Stunden liegen.

Leute, die an anerkannten Festtagen zur Arbeit herangezogen werden, haben Anspruch auf Zahlung eines zusätzlichen Arbeitstages.

Fahrzeiten zu und von der Arbeit sind als Arbeitszeit zu berechnen.

Lohn- oder Gehaltskürzungen dürfen nicht vorgenommen werden, wenn Personal infolge vorgerückten Alters oder aus gesundheitlichen Rücksichten in niedrigere Grade eingeteilt wird.

Das System der Beschäftigung von Leuten auf der Basis von Gelegenheitsarbeit ist gänzlich zu unterdrücken.

Die Streckenarbeitergruppen sind auf die Vorkriegsstärke zu erweitern, die Stärke der Ablösungsgruppen ist auf mindestens 25 Leute festzusetzen.

Den Führern aller Kraftfahrzeuge mit einer Ladefähigkeit von zwei Tonnen und mehr ist ein erwachsener, allen andern ein jüngerer Begleiter beizugeben. Für jeden Anhängewagen ist ein weiterer Begleiter beizugeben.

### Personal der Werkstätten und Kraftwerke.

Inspektoren, Unterinspektoren, Vorarbeiter, Vorarbeiter-Gehilfen: Löhne wie für die Grade des Aufsichtspersonals.

Gelernte Arbeiter: Lohnbasis von 80 sh. wöchentlich für alle, die fünf Jahre in ihrem Beruf tätig sind.

Maschinisten, Klasse I: 80 sh., Klasse II: 76 sh. Als Maschinisten qualifizierte Personen 64 sh., 68 sh. und 72 sh. in dem ersten bzw. zweiten und dritten halben Jahr, hernach sind sie als Maschinisten der Klasse II einzureihen.

Angelernte Arbeiter: Lohnbasis 70 sh. wöchentlich.

Ungelernte Arbeiter: Lohnbasis: 60 sh. wöchentlich.

Lehrlinge: Anfangsgehalt mit 14 Jahren 10 sh., steigend auf 60 sh. bei 21, und vollen Lohn bei 21½ Jahren.

Jungen: bei 14 Jahren 15 sh. steigend bis mindestens 60 sh. bei 21 Jahren.

Frauen als gelernte Arbeiterinnen haben dieselben Löhne wie die Männer zu erhalten.

Ungelernte Arbeiterinnen: mit 14 Jahren 15 sh., steigend bis mindestens 60 sh. bei 21 Jahren.

Akkordsätze sind so festzusetzen, daß sie dem normalen Arbeiter mindestens einen um ein Drittel höheren Verdienst als bei Zeitarbeit gestatten.

Arbeiter in Kraftwagen, erste Mechaniker oder Schalttafelwärter: 80 bis 90 sh.,

Schmierer 70 bis 80 sh., Heizer 80 bis 90 sh., Kohlenzieher 70 bis 80 sh.

Die wöchentliche Arbeitszeit in Werkstätten und Kraftwerken darf 47 Stunden nicht überschreiten. Der garantierte Arbeitstag und die garantierte Arbeitswoche ist anzuwenden.

Arbeit zwischen 6 Uhr abends und 8 Uhr morgens ist mit 50prozentigen Zuschlag, Arbeit zwischen Samstag-Mitternacht und Sonntag-Mitternacht mit 100prozentigem Zuschlag zu bezahlen. Für Arbeit an Sonntagen ist mindestens ein Tagelohn mit Sonntagstarif zu vergüten. Arbeitsschichten, die am Sonntag beginnen und am Montag enden, sind als Sonntagsschichten zu behandeln.

Überstunden zwischen 6 und 9 Uhr abends sind mit 50prozentigem, zwischen 9 Uhr abends und Mitternacht mit 75prozentigem, und zwischen Mitternacht und 8 Uhr vormittags mit 100prozentigem Zuschlag zu bezahlen. Schichtarbeiter in Kraftwerken haben für alle Überstunden 50 Prozent Zuschlag zu erhalten.

Die Ferien müssen jährlich mindestens 12 Arbeitstage betragen und sind zwischen 1. Mai und 30. September zu gewähren.

Leute, die zu anerkannten Feiertagen zu Dienstleistungen herangezogen werden, haben mindestens einen zusätzlichen Tagelohn zu erhalten.

Maßnahmen zur Gewährung einer Pension mit dem 60. Lebensjahr.

Die Eisenbahngesellschaften haben das neue Programm begreiflicherweise ohne Begeisterung aufgenommen. Sie stellen fest, daß die Verwirklichung dieses Programms eine Mehraus-

gabe von jährlich £ 30 000 000 (rund 600 Millionen Goldmark) bedeuten würde. Ihr Nettogewinn im vergangenen Jahre betrug £ 40 000 000.

## Ein Betriebsrätesystem in Kanada.

Die „Alberta Labor News“ vom 13. Dezember geben die Besonderheiten eines auf den kanadischen Staatsbahnen zur Einführung gelangenden Systems bekannt, das die Anfänge einer Arbeiterkontrolle zu enthalten scheint.

Das System bewegt sich in ähnlichen Linien wie ein vor einem Jahr bei der Baltimore-Ohio-Eisenbahn eingeführtes und betrifft etwa 25 000 Eisenbahnwerkstättenarbeiter (Maschinisten, Kesselschmiede, Blechschmiede, Elektrizitätsarbeiter, Kärner und Metallplattenarbeiter). Es wird zunächst in den Werkstätten von Moncton, wo etwa 1100 Leute beschäftigt sind, eingeführt und dann nach und nach auf die übrigen Werkstätten ausgedehnt werden.

Die hauptsächlichsten Grundsätze des Planes sind:

Die örtlichen Werkstättenkomitees der Beschäftigten werden in regelmäßigen Zeitabschnitten und unter gleichen Bedingungen mit den Werkstättenkomitees der Verwaltung Beschwerden und Anregungen diskutieren. Außer den örtlichen sind auch regionale Komitees vorgesehen. Ferner wird ein zentrales Komitee für die gesamten Werkstätten gebildet, das mindestens zweimal im Jahre zusammentreten muß, um zu den Gutachten und Anregungen der regionalen Komitees Stellung zu nehmen und über generelle Angelegenheiten zu entscheiden.

Als Vorteile dieses Systems werden angeführt:

Anerkennung des nützlichen Wertes der gewerblichen Organisation für die Industrie;

Geregelte Beschäftigung und höheres Jahreseinkommen; Verbesserung des Werkzeugs und der Ausrüstung;

Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Hinblick auf die sanitären Verhältnisse und Unfallverhütung;

Bessere Beschäftigung, Erziehung und Ausbildung;

Verminderung von Klagen und Ausschaltung von Verletzungen der bestehenden Übereinkünfte;

Raschere und planmäßige Beilegung von Klagen.

Die Verwaltung erwartet hiervon höhere Qualität der Arbeit und Steigerung der Produktion; Stabilität des Personals; weniger Mißverständnisse; Beseitigung von Materialvergeudung usw.

Die Rechte der Komitees sind nicht genau umschrieben. Jedenfalls wird man den Ergebnissen dieses Versuchs der Einführung einer Art Arbeiterkontrolle mit Interesse entgegensehen.

## Die Einmannbesetzung bei elektrischen Lokomotiven.

Die Versuche der Eisenbahnverwaltungen, die Elektrifizierung der Eisenbahnen auch zu einer Einschränkung des Lokomotivpersonals zu verwenden und insbesondere den zweiten Mann auf der Lokomotive zu beseitigen, sind bisher größtenteils an dem Widerstand der Eisenbahnerorganisationen gescheitert. Daß diese Bestrebungen aber nach wie vor geltend gemacht werden und darum die uneingeschränkte Aufmerksamkeit der Eisenbahnerschaft verdienen, zeigt sehr deutlich ein unter obiger Überschrift in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ erschienener Artikel, der darum hier in seinen Hauptteilen wiedergegeben sei:

„Solange die elektrische Zugförderung besteht, hat man darauf hingearbeitet, den ständigen zweiten Begleiter der elektrischen Zuglokomotiven abzuschaffen. Man ging hierbei von der Überzeugung aus, daß die Tätigkeit eines zweiten Mannes auf der elektrischen Lokomotive mit der Inanspruchnahme des

Heizers einer Dampflokomotive in keiner Weise zu vergleichen ist. Die Dienstanweisung für Lokomotivheizer verlangt von diesem, abgesehen vom Mitbeobachten der Strecke, der Signale usw., in der Hauptsache die Bedienung des Kessels. Nach den gesetzlichen Vorschriften dürfen Kessel für einen Dampfdruck, wie er im Lokomotivbetrieb üblich ist, nie ohne Aufsicht sein. Bei der Inanspruchnahme des Lokomotivführers durch Beobachten der Strecke ist es diesem nicht möglich, sich auch noch derart um das Feuer usw. zu kümmern, daß die erforderliche Dampfentwicklung nicht stockt und der Kessel z. B. durch Wassermangel keinen Schaden leidet. Damit ist die Notwendigkeit eines ständig anwesenden zweiten Mannes auf der Dampflokomotive genug begründet. Der Heizer ist aber auch noch dazu da, die Lokomotive stillzusetzen, falls der Lokomotivführer dienstunfähig wird. Zu diesem Zweck muß jeder Heizer eine formlose Prüfung ablegen.

Alle diese Überlegungen führten zu dem Schluß, daß für elektrische Lokomotiven eine Besetzung wie bei Dampflokomotiven zwar nicht gefordert werden könne, daß man aber in irgendeiner Form wenigstens beim Zugbetrieb eine Einrichtung treffen müsse, die das Eingreifen einer zweiten Person möglich macht oder das selbsttätige Halten der Lokomotive herbeiführt, wenn der Lokomotivführer plötzlich dienstunfähig wird. Ehe man dazu überging, für den Zugführer auf der Lokomotive Platz zu schaffen, wurden andere Mittel vorgeschlagen. Z. B. verband man nach Art der dead mans handle — Totmann-Kurbel — mit der Steuerung eine Vorrichtung, die durch periodische Impulse vom Führer im Gang gehalten werden mußte. Tat er dies nicht oder zu spät, so schaltete sich der Strom selbsttätig ab und die Bremse setzte ein. Von vornherein bestand das Bestreben, dem Zugführer vom Packwagen aus den Zugang zur Lokomotive zu ermöglichen. Das führte zur Konstruktion einer Lokomotive mit Übergangsbrücken. Die der Totmannkurbel ähnliche Einrichtung kam über den Versuch nicht hinaus, da der Lokomotivführer durch das Bedienen der Vorrichtung zu sehr in Anspruch genommen war. Ebenso wenig wurde die Konstruktion der Lokomotive mit Übergangsbrücken weiter verfolgt, weil man hierdurch auch an Konstruktionsfreiheit für die elektrischen und mechanischen Teile stark einbüßte, dagegen entschloß man sich, künftig wenigstens bei Güterzügen, dem Zugführer seinen Platz auf der Lokomotive anzuweisen.

So entstanden die elektrischen Lokomotiven mit Zugführersitzen. Außer einem bequemen Polstersitz findet der Zugführer einen Tisch und einen Schrank für seine Papiere vor. Elektrische Beleuchtung elektrische Heizung und Saisewärmeverrichtung machen den Aufenthalt zum mindesten nicht unangenehmer als im Packwagen.

Wenn man erst vor etwa Jahresfrist die Einmannbesetzung einzuführen begann, so lag es daran, daß bis dahin die Lokomotiven wegen ihrer Neuartigkeit noch besonderer Wartung bedurften, daß erst damals die Führer mit den verschiedenen Typen vertraut genug geworden waren und daß für die seitens der Lokomotivführergewerkschaft früher geäußerten Bedenken in der jetzigen, auf äußerste Sparsamkeit bedachten Zeit kein Raum mehr war.

Zum ersten Mal in Deutschland ist die Einmannbesetzung auf der Wiesentalbahn Basel—Zell nebst der Abzweigung Schopfheim—Säckingen eingeführt worden und zwar sowohl auf Güter- als auf Personenzügen. Anfang 1924 wurde auch in den Reichsbahndirektionsbezirken Breslau und Halle mit der Einmannbesetzung begonnen. Die auf diese Weise auf den deutschen Reichsbahnen ersparten Kräfte werden auf 60 Köpfe, die finanziellen Ersparnisse auf rund 100 000 Mark beziffert.

Der Artikel schließt:

„Zweifellos ist die Durchführung der Einmannbesetzung eine Neuerung, an der man nicht vorübergehen darf. Wenn auch bis jetzt die Zahl der hierdurch ersparten Kräfte absolut genommen klein ist, so fällt sie doch bei der geringen Länge der elektrischen Bahnen ins Gewicht. Es kommt hinzu, daß die früheren Begleiter, weil sie für den Fahrdienst tauglich sein mußten, besonders ausgesuchte Leute waren, die natürlich in den Betriebswerken besser ausgenutzt werden. An ihre Stelle wurden weniger wertvolle Kräfte abgegeben.“

### Eisenbahnerlöhne in Britisch-Indien.

Die folgenden von der E. B. Railway Indian Employees' Association herrührende Aufstellung zeigt die monatlichen Einkommenssätze der wichtigsten Grade (in Rupien; 1 Rup. = 1,10 Mark).

Lokomotiv-Abteilung.			
Kanzleipersonal.		Jährlich	
		von Rup.	steigend um bis Rup.
Grad	A . . . . .	28/-	4/- 40/-
	B . . . . .	45/-	5/- 60/-*)
	C . . . . .	65/-	5/- 80/-
	D . . . . .	85/-	5/- 100/-
	E . . . . .	110/-	10/- 140/-
	F . . . . .	150/-	10/- 200/-
<b>Aufseher in Werkstätten und Schuppen.</b>			
Grad	I . . . . .	340/-	20/- 380/-
Grad	II . . . . .	270/-	20/- 330/-
Grad	III . . . . .	160/-	10/- 250/-
Grad	IV . . . . .	100/-	10/- 150/-
Grad	V . . . . .	80/-	5/- 95/-
<b>Zug-Überwacher im Stationsdienst.</b>			
Grad	I . . . . .	450/-	25/- 500/-
Grad	II . . . . .	375/-	25/- 450/-
Grad	III . . . . .	300/-	25/- 350/-
Grad	IV . . . . .	200/-	10/- 250/-
Grad	V . . . . .	160/-	10/- 200/-
Grad	VI . . . . .	100/-	10/- 150/-
Grad	VII . . . . .	50/-	5/- 95/-
<b>Zugüberwacher im Fahrdienst.</b>			
Grad	I . . . . .	375/-	25/- 425/-
Grad	II . . . . .	325/-	25/- 350/-
<b>Indisches Aufsichtspersonal in Schuppen.</b>			
Grad	I . . . . .	130/-	10/- 160/-
Grad	II . . . . .	80/-	10/- 120/-
<b>Lokomotivführer (Inder)*) Rup.</b>			
		34/-	
	"	36/-	
	"	38/-	
	"	42/-	
	"	46/-	
	"	51/-	
	"	54/-	
	"	58/-	(nach 3 Jahren mit Rup. 54/-)
	"	62/-	(nach 2 Jahren mit Rup. 58/-)
<b>Weichensteller (Inder)*)</b>			
	"	23/-	
	"	25/-	
	"	27/-	
<b>Heizer (Inder)*)</b>			
	"	13/-	
	"	14/-	
	"	15/-	
	"	17/-	
	"	18/-	
	"	19/-	
<b>Mechaniker und angeleitete Arbeiter.</b>			
Grad	I . . . . .	38/-	3/- 50/-
	II . . . . .	30/-	2/- 36/-
	III . . . . .	23/-	1/- 29/-
	IV . . . . .	16/-	1/- 22/-
<b>Kulis.</b>			
	Männer . . . . .	13/-	1/- 17/-
	Frauen . . . . .	10/-	1/- 12/-
	Ungelernte Arbeiter . . . . .	11/-	1/- 15/-
	Wagenregistrierer . . . . .	21/-	3/- 45/-
	Putzer . . . . .	12/-	18/-
	Wächter (mit Militärdienst) . . . . .	19/-	1/- 22/-
	Wächter (gewöhnlich) . . . . .	11/-	1/- 16/-
<b>Verkehrsabteilung.</b>			
<b>Verkehrsinspektoren</b>			
	(nur 2 Inder) . . . . .	300/-	20/- 500/-
<b>Stationsvorsteher auf wichtigen Stationen (keine Inder).</b>			
	A . . . . .	200/-	10/- 280/-
	B . . . . .	300/-	10/- 400/-
	C . . . . .	420/-	20/- 500/-
<b>Stationsvorsteher-Assistent (Europäer)</b>			
		280/-	10/- 330/-

\*) Vermutlich handelt es sich hierbei um aufsteigende Jahresverdienste.

\*\*) Bleiben zwei Jahre auf Rup. 60/- stehen.

	von Rup.	Jährlich steigend um Rup.	bis Rup.
<b>Stationsvorsteher (Inder).</b>			
A . . . . .	52/-	4/-	80/-
B . . . . .	85/-	5/-	120/-
Spezial . . . . .	130/-	10/-	170/-
<b>Stationsvorsteher-Assistent (Inder).</b>			
A . . . . .	40/-	4/-	76/-
B . . . . .	80/-	5/-	95/-
Spezial . . . . .	100/-	5/-	120/-
<b>Signalist.</b>			
A . . . . .	30/-	4/-	70/-
B . . . . .	75/-	5/-	115/-
Spezial . . . . .	120/-	10/-	170/-
<b>Streckenvorarbeiter.</b>			
A . . . . .	70/-	5/-	100/-
B (keine Inder) . . . . .	110/-	10/-	230/-
<b>Bahnsteigschaffner.</b>			
A . . . . .	32/-	4/-	60/-
B . . . . .	65/-	5/-	90/-
C . . . . .	95/-	5/-	120/-
Spezial (keine Inder) . . . . .	130/-	10/-	160/-
<b>Stationskanzleipersonal (Buchhaltung, Güterexpedition usw.)</b>			
A . . . . .	20/-	1/-	28/-
B . . . . .	30/-	2/-	40/-
C . . . . .	30/-	4/-	70/-
D . . . . .	75/-	5/-	110/-
E . . . . .	115/-	10/-	145/-
<b>Wärter.</b>			
Klasse A (probeweise) . . . . .	40/-		
endgültig angestellt . . . . .	45/-	5/-	100/-
Klasse B (probeweise) . . . . .	100/-		
endgültig angestellt . . . . .	110/-	10/-	210/-
<b>Kanzleipersonal.</b>			
A . . . . .	25/-	5/-	40/-
B . . . . .	45/-	5/-	60/-
C . . . . .	65/-	5/-	80/-
D . . . . .	85/-	5/-	100/-
E . . . . .	110/-	10/-	140/-
F . . . . .	150/-	10/-	200/-
G . . . . .	210/-	10/-	250/-
H . . . . .	260/-	10/-	300/-
<b>Blockstellenwärter.</b>			
A . . . . .	23/-	1/-	33/-
B . . . . .	34/-	2/-	45/-
Weichensteller und Signalisten . . . . .	11/-	1/-	17/-
Lampisten . . . . .	11/-	1/-	19/-
Bahnwärter . . . . .	11/-	1/-	14/-
Putzer . . . . .	11/-	1/-	15/-
Zimmermann . . . . .	20/-	1/-	29/-
(Spezial) . . . . .	30/-	2/-	40/-
Grobschmied . . . . .	20/-	1/-	29/-
(Spezial) . . . . .	30/-	2/-	40/-
Bleischmied . . . . .	20/-	1/-	29/-
Bremser . . . . .	18/-	1/-	23/-



## Das dänische Unternehmertum rüstet zu einem allgemeinen Kampf.

Alle Zeichen deuten darauf hin, daß die dänische Arbeiterschaft demnächst in Kämpfe verwickelt wird, die nicht nur alle bisher in Dänemark erlebten weitaus übertreffen, sondern für die auch in keinem andern Land Vorbilder bestehen. Bereiten doch die Unternehmer einen generellen Angriff gegen alle Arbeitergruppen der Industrie zugleich vor.

Schon Anfang Herbst 1924 hat der Zentralverband dänischer Arbeitgeber zu diesem Zwecke beschlossen, seine Mitglieder zur industrieweisen Kündigung aller mit den Gewerkschaften laufenden Verträge zu verpflichten. Begründet wurde dieser Beschluß mit der Feststellung, daß der derzeitige geringe Beschäftigungsgrad in der dänischen Industrie die Arbeitgeber von jeder Rücksicht enthebe und jede Übernahme von Verpflichtungen gegenüber den Arbeiterorganisationen überflüssig mache.

Verhandlungen, die seit der Kündigung der Verträge zwischen Arbeiter- und Unternehmerorganisationen stattgefunden haben, sind denn bisher auch immer wieder an dem hartnäckigen Widerstand gescheitert. Die Unternehmer bestehen auf einer allgemeinen Herabsetzung der Löhne und erklären, ohne eine solche Maßnahme die Konkurrenzfähigkeit mit dem Ausland zu verlieren. Demgegenüber weisen die Arbeiter auf die steigenden Kosten der Lebenshaltung hin und fordern eine entsprechende Anpassung der Löhne.

Wie sehr das Unternehmertum zum Kampf entschlossen ist, ergibt sich aus einer Erklärung, die der Vorsitzende des dänischen Arbeitgeberverbandes kürzlich Pressevertretern gegenüber abgegeben hat. In dieser wurde der Meinung Ausdruck gegeben, daß es am besten wäre, den Kampf mit den Arbeiterorganisationen ohne jeden weiteren Verzug aufzunehmen, um im kommenden Frühjahr reinen Tisch zu haben.

Es ist also damit zu rechnen, daß noch im Laufe des Monats Januar die meisten Arbeiter ausgesperrt werden. Dieses Los droht auch den im Dansk Arbejdsmandsforbund organisierten 22 000 Arbeitern des Handels- und Transportgewerbes.

Es ist selbstverständlich, daß die internationale Gewerkschaftsbewegung diesem Kampf der dänischen Arbeiterschaft nicht mit verschränkten Armen zusehen könnte. Unmöglich kann diese dulden, daß das Unternehmertum in einer Zeit steigender Preise zu einer Herabsetzung der Löhne übergeht, nur weil es in der bestehenden Arbeitslosigkeit eine Chance für ein solches Vorgehen erblickt. Denn nichts anderes hat die Kampflust des Unternehmertums geweckt als die Tatsache, daß es solches Vorgehen erblickt. Denn nichts anderes hat die Kampfgemut Leute zu finden, die in ihrer Not zur Annahme jeglicher Arbeitsbedingungen gezwungen sein werden. Der Hinweis auf die Konkurrenzfähigkeit mit dem Ausland ist wie immer auch im Munde der dänischen Industrieherrn nur ein Vorwand, dessen Fadenscheinigkeit allein schon dadurch bewiesen wird, daß heute das Unternehmertum jedes Landes über die Bedrohung durch ausländische Konkurrenz klagt und man vergebens nach Unternehmern sucht, die diese Klage nicht auf der Zunge haben. Doch nicht nur weil es sich um eine so unverhüllte Brückierung der dänischen Arbeiterschaft handelt, sondern auch weil der Ausgang des in Dänemark bevorstehenden Kampfes Wirkungen über die Landesgrenzen hinaus haben müßte, wird die internationale Gewerkschaftsbewegung nichts unterlassen dürfen, was die Kampfkraft und Entschlossenheit der dänischen Arbeiter erhöhen kann.

## Austauschnummern mit der portugiesischen Eisenbahnerföderation.

Der Landesverband der portugiesischen Eisenbahner (Fed. Nac. dos Trabalhadores dos Caminhos de Ferro de Portugal e Colonia, Rua Arco de Marquez de Alegrete 30—2, Lisboa) wünscht im Austausch Zeitungen der übrigen Eisenbahnerorganisationen zu erhalten.

Wir empfehlen, diesem Wunsche zu entsprechen.

**Luftschiffahrt.**

*Die internationale Luftverkehrskonferenz in Kopenhagen.*

Zu der Internationalen Luftverkehrskonferenz, die vom 1. bis 3. Dezember 1924 in Kopenhagen stattfand, hatten folgende Länder Vertreter entsandt: Belgien, Dänemark, Deutschland, England, Frankreich, Holland, Norwegen und Schweden.

Im wesentlichen galten die Besprechungen der Aufstellung des Sommerfahrplans. Es wurde die Errichtung folgender drei neuen Linien beschlossen:

1. Malmö-Kopenhagen-Amsterdam mit Anschluß nach London, Brüssel und Paris.
2. Kristiania-Göteborg-Malmö-Kopenhagen - Warnemünde mit Anschluß nach Berlin und Hamburg.
3. Stockholm - Berlin Nachtpostflugverbindung während dreier Monate, gemeinsam betrieben von der Schwedischen Luftverkehrsgesellschaft (Svenska Aerotransportbolaget) und Junkers Werken (Deutschland).

Der Verkehr auf den Strecken Stockholm-Helsingfors und Stockholm-Malmö soll auf das ganze Jahr ausgedehnt werden; für die letztgenannte Strecke ist im Sommer ein stündlicher Verkehr vorgesehen.

Die Konferenz behandelte außerdem *technische* Fragen und erörterte den Meldedienst und den Flugverkehr bei Nebel und in der Nacht. Desgleichen wurde die Benutzung der Luftlinien für den Postdienst besprochen.

\*

*Die Entwicklung des Luftreiseverkehrs in Deutschland.*

In der Hauptflugsaison (Anfang Mai bis Ende Oktober) 1924 wurden von den deutschen Luftverkehrsgesellschaften 1 666 855 Flugkilometer zurückgelegt und neben 112 477 Kilogr. Post, Fracht und Gepäck 35 880 Fluggäste befördert. Für die Hauptflugsaison 1923 waren die entsprechenden Ziffern: 1 266 769 Kilometer, 67 000 Kilogramm und 26 509 Personen.

Während des in den ersten Novembertagen stattgefundenen Streiks der österreichischen Eisenbahner wurden die gesamten für Österreich bestimmten Postsendungen durch Flugzeuge befördert. In dieser Zeit sind infolge des starken Andrangs von Fluggästen auf der Strecke München—Wien täglich bis zu drei Flugzeuge eingesetzt worden.

In den vergangenen Sommer fallen auch die ersten Versuche zur Errichtung eines nur für die Postbeförderung bestimmten Nachtflugverkehrs. Infolge ungenügender Organisation des Signalwesens und dergleichen sind die Versuche zunächst wieder aufgegeben worden, doch ist für den kommenden Sommer eine Neuaufnahme dieses Verkehrs mit verbesserten Einrichtungen geplant. Außerdem sind Nachtflugzeuge vorgesehen auf der der Donau entlang führenden Linie Straubing (Bayern)-Wien-Budapest-Belgrad.

\*

*Gründung einer nordischen Luftunion.*

Gelegentlich der Internationalen Luftverkehrskonferenz in Kopenhagen haben auch Verhandlungen stattgefunden zwecks größerer Vereinheitlichung des internationalen Luftfahrtendienstes. U. a. kam die Gründung einer europäischen Luftfahrt-Union zur Sprache. Die Anregung hierzu ging von den deutschen Junkerwerken aus. Besonders scheint hierbei auch beabsichtigt zu sein, zur Verwendung eines einheitlichen Flugzeugtyps zu kommen, doch haben diejenigen Länder, die selbst eine stark entwickelte Flugzeugindustrie besitzen, naturgemäß für einen derartigen Zusammenschluß wenig Interesse.

Dagegen haben die Besprechungen unter den Vertretern der nordischen Staaten zur Gründung einer nordischen Luft-Union geführt, die zur Aufgabe hat, die gemeinsamen Interessen gegenüber andern Staaten zu wahren.

**Straßenbahner.**

**Die internationalen Organisationen der Straßen- und Kleinbahngesellschaften.**

Zufolge der „Deutschen Privat- und Straßenbahner-Zeitung“ (27. Dezember 1924) setzen sich die im „Mitteilungsblatt“ vom Monat November erwähnten internationalen Organisationen der Straßenbahngesellschaften wie folgt zusammen:

Land	Zahl der Mitglieder	
	Brüsseler Organisation	Wiener Organisation
Argentinien . . . . .	1	—
Ägypten . . . . .	2	—
Belgien . . . . .	24	—
China . . . . .	2	—
Dänemark . . . . .	2	6
Deutschland . . . . .	—	157
Finnland . . . . .	—	2
Griechenland . . . . .	1	—
Großbritannien . . . . .	9	—
Holland . . . . .	16	21
Italien . . . . .	26	2
Jugoslawien . . . . .	—	2
Norwegen . . . . .	4	6
Österreich . . . . .	—	36
Persien . . . . .	1	—
Polen . . . . .	3	4
Rumänien . . . . .	3	4
Rußland . . . . .	—	2
Schweden . . . . .	6	9
Schweiz . . . . .	22	24
Spanien . . . . .	8	1
Tschechoslowakei . . . . .	3	10
Tunis . . . . .	1	—
Türkei . . . . .	2	—
Ungarn . . . . .	—	24



**Der Streik der argentinischen Seeleute.**

Der Streik der argentinischen Seeleute ist nach einer Dauer von mehr als drei Monaten beendet worden.

Am 20. Oktober hatten die Reeder folgende Bedingungen gestellt:

1. Inkraftbleiben der gegenwärtigen Löhne und Arbeitszeiten.
2. In Übereinstimmung mit dem Handelsgesetzbuch, dessen Bestimmungen zufolge die Kapitäne das Recht haben, die Mannschaften frei zu wählen, erklären die Reeder, daß sie gegen die Rückkehr der alten Mannschaften an die freien oder freiwerdenden Posten nichts einwenden werden, wenn die Kapitäne diese wählen.
3. Maßregelungen der Streikenden werden nicht stattfinden.
4. Durchführung der Seeleuteregistrierung durch den Marineminister, wie diese in den Schiffsakten vorgesehen ist.

In einer am 21. Oktober stattgefundenen Versammlung hat die Föderation der Marine-Offiziere diese Bedingungen angenommen. Die argentinische Seeleute-Föderation verwarf sie, beschloß aber einige Tage später mit Rücksicht auf die Unmöglichkeit der Fortführung des Kampfes, die Arbeit wieder aufzunehmen, offenbar ohne formelle Annahme der Bedingungen. Die Werftarbeiter-Föderation, die in einen Sympathiestreik getreten war, faßte einen ähnlichen Entschluß, wies aber

das Komitee an, Schritte zu unternehmen, um alle, die an dem Streik nicht teilgenommen haben, aus der Föderation auszuweisen und eventuell eine neue Zusammenkunft einzuberufen.

Obgleich die Bedingungen günstiger sind, als unter den herrschenden Umständen erwartet werden konnte, bedeutet der Streikausgang für die Seeleute-Föderation einen empfindlichen Schlag und gibt Veranlassung zu einer gründlichen Nachprüfung des Organisationssystems.

## Der Weltschiffbau im 4. Quartal 1924.

Den Aufzeichnungen des Lloyd Register zufolge waren im 4. Quartal 1924 insgesamt 656 Schiffe mit zusammen 2 470 436 Brutto-Tonnen im Bau. Hiervon sind

452 Dampfschiffe mit . . . . . 1 530 884 Br. T.  
170 Motorschiffe mit . . . . . 923 738 Br. T.  
34 Segelschiffe und Barken . . . . . 15 814 Br. T.

Die Tonnage der im Bau befindlichen Motorschiffe beträgt demnach etwa 60% der Dampfschiffe.

An dem Dampf- und Motorschiffbau sind die einzelnen Länder wie folgt beteiligt:

Land	Dampfschiffe		Motorschiffe		Insgesamt einschl. Segel- schiffe u. Barken	
	Zahl	Br. T.	Zahl	Br. T.	Zahl	Br. T.
Großbritannien und Irland . . . . .	230	976 134	50	320 137	286	1 296 971
Brit. Dominions . . . . .	15	28 165	1	200	19	29 204
Belgien . . . . .	4	5 520	—	—	4	5 520
Danzig . . . . .	10	20 194	1	3 600	11	23 794
Dänemark . . . . .	9	9 428	19	75 400	28	84 828
Estland . . . . .	—	—	1	150	4	1 430
Frankreich . . . . .	33	149 670	6	47 500	39	197 170
Deutschland . . . . .	40	78 539	47	274 071	91	355 250
Holland . . . . .	26	47 681	14	76 885	41	124 766
Italien . . . . .	18	91 720	10	60 980	33	154 790
Japan . . . . .	10	29 390	2	9 600	12	38 990
Jugoslawien . . . . .	1	210	2	340	3	550
Norwegen . . . . .	32	29 176	3	3 700	35	32 876
Portugal . . . . .	1	693	—	—	1	693
Spanien . . . . .	1	7 500	—	—	1	7 500
Schweden . . . . .	8	7 180	12	50 650	21	57 930
Vereinigte Staaten . . . . .	14	49 684	2	525	27	58 174

Begonnen wurden während des 4. Quartals 1924 160 Schiffe mit 485 195 Br.-Tonnen. Von diesen sind

119 Dampfschiffe mit . . . . . 342 376 Br. T.  
30 Motorschiffe mit . . . . . 134 990 Br. T.  
11 Segelschiffe und Barken mit . . . . . 7 829 Br. T.

Vom Stapel gelaufen sind in der selben Berichtszeit zusammen 221 Schiffe mit 546 985 Br. T. Von diesen waren 165 Dampfschiffe mit 411 430 Br. To., 28 Motorschiffe mit 121 685 Br. To., 28 Segelschiffe und Barken mit 13 870 Br. T.

## Die deutsche Handelsflotte.

Die deutsche Handelsflotte umfaßt zurzeit rund 2 800 000 Br.-T. gegen 5 400 000 im Jahre 1914. Da die Welttonnage in der gleichen Zeit von 49 000 000 Br.-T. auf 64 000 000 Br.-T. gestiegen ist, so hat sich der Anteil Deutschlands von rund 11% auf rund 4% vermindert. Damit ist Deutschland heute an die fünfte Stelle der seefahrenden Nationen gerückt.

Über den Anteil der einzelnen größeren Reedereien und die innerhalb dieser eingetretenen Verschiebungen unterrichtet folgende Zusammenstellung, die der Präsident des Norddeutschen Lloyd in dem neuen Schifffahrtsjahrbuch dieser Gesellschaft veröffentlicht hat:

	1913 Br. T.	1924 Br. T.
Norddeutscher Lloyd . . . . .	982 951	401 963
Hamburg-Amerika-Linie . . . . .	1 360 360	432 537
Deutsch-Australische und Kosmos-Linien . . . . .	429 106	173 583
Hansa . . . . .	343 609	148 993
Hamburg-Süd-Amerika . . . . .	266 422	129 464
Hugo Stinnes-Linien . . . . .	42 761	125 083
Argo- und Roland-Linien . . . . .	113 634	98 620
Deutsch-Ostafrika- und Wörmann-Linien . . . . .	213 879	85 619
Hamburg-Bremen-Afrika . . . . .	42 934	27 121

Mit einer einzigen Ausnahme ist die Tonnage aller obigen Gesellschaften gegenüber 1913 zurückgegangen. Den absolut und verhältnismäßig größten Rückgang weist die Hamburg—Amerika-Linie auf. Die Tonnage dieser größten deutschen Reederei stellt heute weniger als ein Drittel ihres früheren Umfangs dar. Die einzige Zunahme weisen die Hugo Stinnes-Linien auf, die ihre Vorkriegstonnage verdreifacht haben.

Im Laufe des Jahres 1924 haben sich unter den deutschen Reedereien starke Konzentrationstendenzen geltend gemacht mit dem hauptsächlichsten Ziel, die gegenseitige Konkurrenz auszuschalten und die Höhe der Frachtsätze zu sichern. Den Anfang hierzu bildete eine Vereinbarung zwischen der deutschen Levante-Linie, der Bremer Argo-Linie, der Atlas-Linie, der Hamburg—Amerika-Linie und der Stettiner Dampfer Compagnie über den Levantendienst. Später folgte dann eine Verständigung der Hamburg—Amerika-Linie, des Norddeutschen Lloyd und der Hugo Stinnes-Linien über die Ostasienfahrt und eine Vereinbarung der gleichen Gesellschaften über die Cuba-Fahrt, ein Gemeinschaftsdienst nach Mexiko durch Hamburg-Amerika-Linie und Flensburger Dampfer-Compagnie, sowie die Erneuerung der Afrikakonferenz, innerhalb deren die am Afrikageschäft vornehmlich beteiligten deutschen Reedereien, Wörmann-Linie, Deutsch-Ostafrika-Linie, Hamburg-Amerika-Linie und Bremen-Afrika-Linie zu Fahrplanvereinbarungen schritten.

## AUS ANDEREN BERUFSSEKRETARIATEN

### Verschmelzungsbestrebungen in den internationalen Berufsorganisationen.

Die Internationale Organisation der Zimmerer hat sich ab 1. Januar 1925 mit der Bauarbeiter-Internationale vereinigt. Von dem Sekretariat dieser Internationale sind auch Schritte unternommen worden, um die Berufsinternationalen der Holzarbeiter, Maler und Steinarbeiter zur Verschmelzung zu bewegen, doch scheinen diese Bemühungen zunächst noch an der Tatsache zu scheitern, daß nur in wenigen Ländern die industrieweise Organisationsart besteht.

Eine weitere Verschmelzung hat im Bekleidungs-gewerbe stattgefunden durch die Vereinigung der Kürschner mit der Internationale der Schneider. (Dem Tätigkeitsbericht des Internationalen Gewerkschaftsbundes zufolge zählte das internationale Kürschnersekretariat 21 768 Mitglieder.)

### Die Internationale Union der Arbeiter der Lebensmittel- industrie.

Wie ein Bericht dieses Sekretariats feststellt, betrug dessen Mitgliederzahl Ende 1923 566 542 gegen 528 231 Ende 1922. Eine Reihe angeschlossener Verbände hat im Verlaufe des Jahres 1923 einen Mitgliederverlust erlitten, der besonders in Deutschland ziemlich stark ist. Wenn das Sekretariat trotz dieser Verluste, die zusammen 53 457 betragen, einen Mitgliederzuwachs verzeichnen kann, so ist dies darauf zurückzuführen, daß sich ihm im Jahre 1923 ein amerikanischer Verband mit 22 637 und ein englischer Verband mit 15 000 Mitgliedern angeschlossen haben und daß der russische Verband seine Mitgliederzahl von 202 438 auf 254 884 erhöht hat.

### Eine internationale Metallarbeiterkonferenz.

Auf Antrag des deutschen Metallarbeiterverbandes hat der Vorstand des Internationalen Metallarbeiterbundes in einer am 4. Januar in Paris stattgefundenen Sitzung beschlossen, am 1. März in Köln eine internationale Metallarbeiterkonferenz abzuhalten. Diese Konferenz ist als eine internationale Demonstration der Metallarbeiter gedacht. Wie die deutschen Delegierten erklärt haben, bereitet der Deutsche Metallarbeiterverband eine breitangelegte Aktion zur Wiedereinführung des Achtstundentages vor, und sie erwarten von der internationalen Konferenz eine moralische Unterstützung in den bevorstehenden Kämpfen. Als Tagesordnung sind folgende zwei Punkte vorgesehen: 1. Der Achtstundentag in der Schwerindustrie; 2. Die Handelsverträge und die internationalen Kartelle.

## VERSCHIEDENES

### Notizen.

Beim Wiederaufbau der Eisenbahnen in dem zerstörten Gebiet Nordfrankreichs ist man bestrebt, von den neuesten technischen Verbesserungen Gebrauch zu machen. U. a. werden auf den größeren Stationen Kohlentürme errichtet, durch die die Lokomotiven innerhalb zwei Minuten mit der nötigen Kohle in der entsprechenden Mischung versehen werden können. Bei diesem Ladungsverfahren werden nur 6 bis 7 Leute gegen bisher 40 benötigt.

In einem der jüngsten Monatsberichte der Guaranty Trust Company of New-York, einem der größten Finanzinstitute Amerikas, wird zum Dawesplan u. a. bemerkt: Deutschland kann sich die nötigen Auslandsguthaben zur Leistung der Reparationsforderungen nur dadurch verschaffen, daß es einen Weg findet, in breiter Form in jene Märkte einzudringen, in die sich heute Großbritannien, Belgien, Italien, Frankreich und die Vereinigten Staaten teilen. Gelingt dies Deutschland, so ist es unvermeidlich, daß hierdurch die Handelsinteressen dieser Länder geschädigt werden. In Großbritannien zeigt man sich deswegen bereits sehr besorgt, weil die hauptsächlichsten Industrien Deutschlands in direkter Konkurrenz mit den britischen Industrien stehen. Das gilt besonders hinsichtlich der Kohlen, der Textilwaren, der chemischen Erzeugnisse sowie der Eisenindustrie.

Nach einer Meldung des New Yorker Herald hat der amerikanische Handelsminister Hoover gelegentlich einer Unterredung über die Folgen des Dawesplan erklärt, daß auch die amerikanische Stahlindustrie bereits jetzt die deutsche Konkurrenz zu fühlen beginne. Fast zur gleichen Zeit hat der nach Deutschland entsandte Kommissar in einem Bericht an die Reparationskommission festgestellt: Der Dawesplan funktioniert ausgezeichnet.

Im italienischen Senat hat Senator Conti, der Vertreter der italienischen Schwerindustrie, erklärt, daß die Großindustriellen mit Besorgnis auf Mussolinis weiteres Geschick schauen, da die geistige Verfassung der Arbeitermassen immer drohender werde. Die von Mussolini wiederhergestellte Ordnung sei für die Großindustrie von höchster Bedeutung gewesen. Die hierdurch geschaffene Situation sei für die Forderungen der Arbeiter ungünstig gewesen, doch hätten die Industriellen dies nicht ausnützen können.

„Da die faszistische Partei, Regierung und Presse — sei es auch Rache, Berechnung oder Furcht — versuchen, mich für die Organisation der verschiedenen Fälle von Gewalttaten, die seit dem Marsch auf Rom vorgekommen sind, verantwortlich zu machen, will ich, bevor ich den Nachweis führe, daß dies mit meinem Temperament eines gemäßigten und opportunistischen Politikers unverträglich ist, erklären, daß alles

Geschene immer durch den direkten Willen und mit dem Einverständnis oder der Mittäterschaft des Duce (Mussolini) erfolgt ist.“ (Aus der Denkschrift des faszistischen Organisations Ross.)

Der im Dezember stattgefundenen Kongreß des italienischen Gewerkschaftsbundes hat den bisherigen Sekretär *d'Aragona* wiedergewählt. Dem neugewählten Vorstand gehören an: *Buozzi, Galli, Baldesi, Reina, Sardelli* und *Bentivoglio*.

„Vielleicht das bedeutsamste wirtschaftliche Ereignis des Monats November,“ schreibt der italienische Korrespondent des englischen „Economist“, „ist das Wiederaufleben der Arbeiterbewegung. Die Gesamtzahl der 1924 stattgefundenen Streiks und der Streiktage wird viel größer sein als 1923. Vor allem ist die Atmosphäre eine andere geworden. Die Arbeiter unterwerfen sich nicht mehr dem allmächtigen Einfluß der faszistischen Verbände. Diese hielten vergangene Woche in Rom ihren Kongreß und predigten wie gewöhnlich das Evangelium der Harmonie zwischen Kapital und Arbeit. Es war indessen ein bedeutsamer Fingerzeig für den neuen Geist, daß eine grimmige Anklage gegen jene Industriekapitäne erhoben wurde, die halsstarrig genug waren, nicht alle von den Arbeitern erhobenen Forderungen zu erfüllen.“

Die Straßenbahngesellschaften der Londoner Grafschaft geben seit Jahresbeginn an Sonnabenden und Sonntagen Fahrkarten zum Preise von 1 Shilling aus, die während des ganzen Abstempelungstages zur Fahrt auf fast allen Strecken der Londoner Grafschaft berechtigen. Insgesamt umfaßt das mit diesen Tageskarten benützbare Netz 164 Meilen.

In einem Bericht der holländischen Arbeitsinspektion über die Verwendung der freien Zeit durch die Arbeiter wird u. a. erklärt, daß das Interesse an geistigen Darbietungen zunimmt. Es stehe fest, daß der verkürzte Arbeitstag es vielen erleichtert hat, ihr Verlangen nach geistiger Bereicherung zu befriedigen.

Im Jahre 1924 haben die Vereinigten Staaten 750 Millionen Dollar als Zinsen auf ihre ausländischen Anleihen erhalten. Die Gesamtguthaben der Vereinigten Staaten im Ausland werden für 1924 auf 9¼ Milliarden beziffert, was gegenüber 1923 eine Zunahme von 1½ Milliarden bedeutet. 6 Milliarden sind industriellen Unternehmungen, die restlichen 3½ Milliarden den verschiedenen Regierungen geliehen worden.

Besprechungen über die Errichtung eines europäischen Glühlampenkonzerns haben Ende Dezember in Berlin stattgefunden und zu einer vorläufigen Übereinkunft der großen Glühlampenproduzenten geführt.

Der amerikanische Automobilkönig *Henry Ford* hat im Freihafengebiet von Kopenhagen ein Zweigunternehmen errichtet, das am 24. November den Betrieb aufgenommen hat und alle 6 Minuten einen Kraftwagen erzeugt.

Ein Film zur Belehrung des Publikums über das Verhalten im Straßenverkehr und zur Aufklärung über die damit verbundenen Gefahren wird in Deutschland vorgeführt und von den Straßenbahnern, Chauffeuren usw. als zweckmäßiger Unterricht, der auch den Schulkindern zugänglich gemacht werden sollte, begrüßt.

Die amerikanischen Weltflieger haben insgesamt 27 000 Flugmeilen zurückgelegt. Die reine Flugzeit betrug 367 Stunden 11 Minuten, die gesamte Reisezeit 5 Monate 22 Tage.

„Eine italienische Tscheka“ erklärte Mussolini am 3. Januar in der italienischen Kammer, „hat es niemals gegeben. Wenn der Faschismus eine Verbrechergesellschaft ist, gut, dann bin ich der Führer dieser Verbrechergesellschaft.“

„Ich bin Optimist und schraue mit großen Hoffnungen auf das neue Jahr,“ erklärte *W. H. Carver*, Präsident der Handelskammer von Hull, einem Vertreter des *Journal of Commerce*. „Ich denke, daß dieses dem Handel und Gewerbe außerordentlich günstig sein wird. Der Handel des Landes scheint in der Zunahme begriffen zu sein und wir können daher mit jedem Vertrauen auf das Jahr 1925 blicken.“ Im gleichen Sinne haben sich auch andere prominente Persönlichkeiten der englischen Handelswelt geäußert.

Statistischen Feststellungen des norwegischen Reederverbandes zufolge betrug das durchschnittliche Alter der Besatzungen von 753 nach ausländischen Häfen bestimmten Schiffen in der Gruppe der Zimmerleute 37,4 Jahre, der Bootleute 35,6, der Vollmatrosen 28,3, der Leichtmatrosen 21,8, der Lehrlinge 19,3 und der Schiffsjungen 18,4.

Die Nettoeinnahmen des Panama-Kanals aus Kanalgeldern betragen im Jahre 1924 \$ 16 307 894, im 1923 \$ 10 001 066 und 1922 \$ 3 466 574. — Die Brutto-Einnahmen aus Kanalgeldern beliefen sich 1924 auf \$ 24 290 963, was gegenüber 1923 eine Zunahme um 38,7% bedeutet.

Anfang 1923 bestanden in China, wie der *Frankf. Ztg.* berichtet wird, 111 Spinnereien. Von diesen waren 5 englischer, 32 japanischer und der Rest chinesischer Besitz. Die Gesamtzahl der Spindeln in ganz China wird auf 3 300 000 geschätzt. Die neueren Werke — zwei Drittel aller Spindeln — wurden in den letzten zehn Jahren aufgestellt. Es handelt sich hierbei um ganz moderne Betriebe. Eine Gewerkekontrolle findet nicht statt und Kinderarbeit wird ohne Beschränkung verwendet. Arbeitskräfte, heißt es in dem Bericht, sind im Übermaß vorhanden und billig. Die Mehrzahl der Arbeitnehmer in der Spinnerei-Industrie sind Frauen und Kinder; letztere in nahezu jedem Lebensalter. Der Arbeitstag umfaßt in der Regel zwölf Stunden. Nur in den wenigsten Fällen wird hierbei eine halbstündige Mittagspause eingerechnet. Die Löhne sind gering und übersteigen selbst in Shanghai in den seltensten Fällen 0,50 mex. Dollar (etwa 55 Goldpfennige) pro Tag für eine gelernte Arbeiterin, sinken aber bis auf den 5. Teil davon.

In einer von über 1000 Chemikern besuchten Veranstaltung in *Ithaca*, Staat New York, führte *Sir Max Muspratt*, einer der bedeutendsten Forscher Englands, der Verfasser des in Chemikerkreisen geschätzten „Handbuchs der Chemie“, u. a. aus, daß die chemische Industrie derzeit in der Lage sei, in aller kürzester Frist die Welt zu zerstören, und der Präsident der *American Chemical Society*, *Dr. Leo Hendrik Baekeland*, trat dieser Auffassung bei, indem er erklärte, die volle Vernichtung ganzer Städte hänge von weiter nichts als davon ab, daß irgendeine mit genügenden Machtmitteln und zwingender Autorität ausgestattete Persönlichkeit dem Chemikerkollegium den bündigen Befehl dazu gebe, dem es dann unter dem Druck der Verhältnisse nachzukommen hätte. (*Frankfurter Zeitung*.)

## Esperanto.

In der Stadt Antwerpen ist Esperanto als Unterrichtsgegenstand der städtischen Abendschulen eingeführt worden. Für diese Neuerung ist besonders unser Kamerad *P. Sommers*, ein Führer des Belgischen Transportarbeiterverbandes, der in Antwerpen Beirat für Unterricht ist, eingetreten.

Wie der „Deutsche Eisenbahnkalender“ meldet, laufen gegenwärtig an mehreren deutschen Eisenbahnerfachschulen schon Esperanto-Kurse. Wenn Bedürfnis hierfür vorliegen sollte, werden diese Kurse auch auf die übrigen Eisenbahnerfachschulen ausgedehnt.

Infolge der Entwicklung des Radioverkehrs tritt Esperanto als internationale Hilfssprache immer mehr in den Vordergrund. Viele Organisationen von Radio-Amateuren haben sich bereits

zugunsten der Verwendung von Esperanto ausgesprochen. Die Radio-Stationen von Hamburg, Frankfurt a. M., Leipzig, München und Berlin erteilen radiotelefonischen Unterricht in Esperanto.

Der am 7. und 8. Dezember in Biolsk stattgefundene zweite Kongreß der polnischen Sozialdemokratischen Partei hat sich einstimmig für die Verwendung von Esperanto in der internationalen Arbeiterbewegung ausgesprochen. Die Parteimitglieder wurden angespornt, Esperanto zu lernen. Gleichzeitig wurde ein Appell an die übrigen sozialistischen Parteien gerichtet, um in der selben Richtung zu wirken.

Der kürzlich in Gent stattgefundene Internationale Genossenschaftskongreß hat beschlossen für die Einführung des Esperanto-Unterrichts in allen Ländern einzutreten, weil eine internationale Sprache als Mittel zum gegenseitigen Gedankenaustausch unter Vermeidung von Zeit- und Geldaufwand, die mit der Übersetzung der Reden auf internationalen Kongressen verbunden ist, eine dringende Notwendigkeit darstellt.

Der Internationalen Frauenkommission der Genossenschaftsbewegung wurde aufgetragen, die Möglichkeit zur Herausgabe eines Genossenschaftsblattes in Esperanto zu prüfen.

Die Arbeiterbildungs-Abteilung des Internationalen Gewerkschaftsbundes hat auf Grund von Besprechungen, die im August 1924 auf dem Internationalen Arbeiterbildungskongreß in Oxford stattgefunden haben, eine Untersuchung über die Verwendung der Esperantosprache in den Arbeiterbildungs- und Unterrichtsorganisationen eingeleitet.

Das Unterrichtsdepartement der Ukrainischen Sowjetrepublik hat angeordnet, daß Esperanto als fakultativer Unterrichtsgegenstand in die der Volksbildung dienenden Einrichtungen aufgenommen wird.

Die Regierung Poincaré hat die Propaganda für Esperanto aufs schärfste bekämpft, weil sie in ihr ein Hilfsmittel revolutionärer Bestrebungen sah. Die neue Regierung nimmt einen anderen Standpunkt ein, was u. a. aus der Tatsache hervorgeht, daß der Ministerpräsident Herriot mit anderen Mitgliedern seiner Regierung die Mitgliedschaft einer Kommission angenommen hat, die die Förderung der Esperanto-Propaganda zum Ziele hat.

Die Handelskammer von Paris hat sich für den Gebrauch von Esperanto zu Zwecken des Handels und der Wissenschaft ausgesprochen und 1000 Frs. für die Erteilung von Esperanto-Unterricht an eigenes Personal zur Verfügung gestellt.

## EINGELAUFENE DRUCKSCHRIFTEN

*De Indische Amlenaar en zyn Positie* (Der indische Beamte und seine Stellung), herausgegeben von dem Hauptvorstand des Indischen Eisenbahnverbandes (Sporbond).

*Eisenbahnkalender 1925*, herausgegeben vom Verband der Eisenbahner in der tschechoslowakischen Republik.

*Tätigkeit und Bestrebungen des Internationalen Gewerkschaftsbundes in den Jahren 1922 bis 1924*. (Herausgegeben vom I. G. B.) Enthält den dem Wiener Kongreß vorgelegten Tätigkeitsbericht sowie Protokoll und Referate dieses Kongresses, den Bericht der Konferenz der Internationalen Berufssekretariate und ferner den Bericht der Internationalen Arbeiterinnenkonferenz.

*Norsk Jernbaneforbund — Landsmøtet 1924*. (Protokoll des Landeskongresses des Norwegischen Eisenbahnverbandes.)