



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM
[HOLLAND]
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: 20186

INHALTSVERZEICHNIS:

| | | | | |
|--|---|-----|---|-----|
| Allgemeines: | Auto und Eisenbahn | 155 | Die Lohn- und Arbeitsbedingungen des russischen Luftfahrtpersonals | 159 |
| Rundschau | Arbeitsbedingungen bei den japanischen Eisenbahnen | 155 | Internationale Aktion der Kraftfahrer | 159 |
| Mitteilungen des Sekretariats | 150 | | | |
| Eisenbahner: | Transportarbeiter: | | Seeleute: | |
| Eisenbahn-Werkstättenarbeiter in Grossbritannien | Sicherheit in den Häfen | 156 | Freisprechung Giuliettis | 161 |
| Der Kongress des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes | Der Einmannwagen in den Vereinigten Staaten | 156 | Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern (Norwegen) | 162 |
| „Gudock“ | Der Schulunterricht an Schifferkinder in Frankreich | 158 | Notizen | 164 |
| Internationale Statistik der Eisenbahnen im Jahre 1926 | Ferien für Transportarbeiter | 158 | Esperanto | 164 |

Rundschau.

Die Abrüstung.

Die Vorschläge, welche die russischen Vertreter der Abrüstungskonferenz in Genf unterbreitet haben, sind zu einem Stein des Anstosses geworden, an dessen scharfen Kanten sich viele verletzt haben. Während das Misslingen vieler Abrüstungskonferenzen auf das *Fernbleiben* Russlands zurückgeführt wurde, hat es jetzt den Anschein, als ob die *Teilnahme* dieses Staates die Räder der Abrüstungsmaschine zum Stillstand bringen sollte. Wenn man die Argumente liest, deren sich die französischen und englischen Vertreter bedient haben, um das radikale Abrüstungsprogramm der Russen zu bekämpfen, muss man sich doch fragen, ob bei der jetzigen Zusammensetzung der Abrüstungskommission jemals etwas zustande kommen wird.

Frankreichs Vertreter, Paul Boncour, führte folgendes aus: „Angenommen sämtliche Staaten wären völlig entwaffnet, die grossen wie die kleinen. Dann bliebe noch immer für einen grossen Staat die Möglichkeit, einem kleinen Nachbarn durch das Uebergewicht seiner wirtschaftlichen Mittel das Leben unmöglich zu machen. Der Völkerbund ist hingegen von dem Gedanken ausgegangen, eine internationale Macht zu schaffen, um Grosse und Kleine gegen Angriffe zu schützen.“ (*Vorwärts* vom 1. Dezember). Es bleibe dahingestellt, ob es dem Völkerbund leichter gelingen würde, durch wirtschaftliche Massnahmen ein solches grosses Land zur Vernunft zu bringen als durch die Entfesselung eines Krieges; einstweilen aber könnten die Grossmächte, darunter Frankreich, eine erhebliche Verminderung ihrer Bewaffnung vornehmen. Eine solche Massnahme würde das Prestige der Abrüstungskommission heben und den selben Eindruck machen, den das russische Programm bei den Völkern der Welt hervorgerufen hat. Nur in der Weise könnten die Regierungen zeigen, dass sie gewillt sind abzurüsten,

sich zum Grundsatz des Völkerbundes zu bekennen, wonach eine Herabsetzung der nationalen Rüstungen auf das *Mindestmass*, das mit der nationalen Sicherheit und mit der Erzwingung internationaler Verpflichtungen durch gemeinschaftliches Vorgehen vereinbar ist, erforderlich ist.

Der englische Vertreter, Lord Cushendun, erklärte: „Wir können jetzt nicht abrüsten, weil wir das schon gemacht haben. Wir bitten jetzt andere Nationen das zu tun, was wir freiwillig getan haben.“ Wir haben immer gewusst, dass die Engländer Sinn für Humor besitzen, einem solchen humoristischen Engländer sind wir aber noch nicht begegnet! Im *New Leader* schreibt der bekannte Spottvogel Yaffle unter der Ueberschrift *Yes, we have no Armadas*: „Jawohl, wir haben abgerüstet. Jahr für Jahr haben wir regelmässig unsere Waffen vernichtet, mit dem Ergebnis, dass wir jetzt nicht eine einzige Kanone und nicht ein einziges Schiff mehr besitzen, das bei den Schlachten von Trafalgar und Waterloo benutzt worden ist“.

Mittlerweile hat Coolidge im amerikanischen Kongress eine Rede gehalten, in der er England für das Nichtgelingen der Flottenkonferenzen verantwortlich macht und für Amerika das Recht in Anspruch nimmt, sich zu bewaffnen wie es will. Europa zahlt ja, und die europäischen Arbeiter bringen nicht nur die Kosten für die Kriegsrüstung des eigenen Landes, sondern auch für die Amerikas auf.

Nur die Abrüstung, nur die Gründung der Vereinigten Staaten Europas können Europa vor dem Untergang bewahren. Es gereicht der I. T. F. zur Ehre, dass sie dies auf ihrem Hamburger Kongress bereits ausgesprochen hat.

Der russische Vorschlag zwingt die Arbeiterbewegung zu wählen. Die englische Bewegung unterstützt und benützt ihn im Kampfe gegen die Regierung; die mitteleuropäischen Länder verhalten sich wohlwollend, andere bekämpfen ihn. Für die Gewerkschaftsbewegung ist die Wahl nicht schwierig: wenn sie den Krieg selbst durch Anwendung des Generalstreiks

unmöglich machen will, muss sie jeden Antrag auf völlige Abrüstung unterstützen, gleichviel woher er kommt.

Wer den Frieden will, rüste ab.

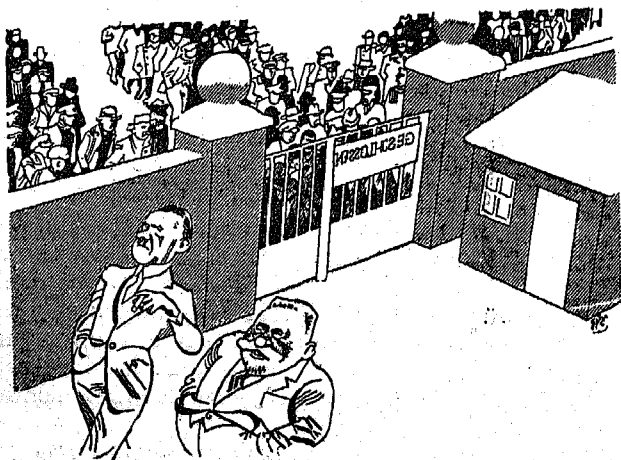
Die Diktatur der deutschen Schwerindustrie.

Als die Inflation die Widerstandskraft der deutschen Arbeiterschaft gebrochen und die Einführung der neuen Währung eine gewaltige Arbeitslosigkeit zur Folge hatte, benützten die deutschen Schwerindustriellen diese Gelegenheit, um den Arbeitern die grösste Errungenschaft der Revolution zu entreissen und an Stelle der 48-Stundenwoche im kontinuierlichen Betrieb eine Arbeitszeit von 72 Stunden pro Woche durchzuführen. Allmählich haben sich die Gewerkschaften erholt und Schritt für Schritt das verlorene Gebiet wieder erobert. Nun soll ab 1. Januar der Achtstundentag wieder eingeführt werden. Bei den Verhandlungen zeigten sich die Stahlherren aber nicht geneigt, dazu überzugehen. Der auf Grund der Schlichtungsverordnung ernannte Schlichter erklärte seinen Schiedsspruch für verbindlich, aber was tat nur der Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller? Er gab dem Reichsarbeitsminister bekannt, dass die Grosseisenindustrie Rheinland-Westfalens ihre Betriebe am 1. Januar stilllegen wird. Also keine Aussperrung, lediglich die Schliessung der Betriebe.

Die Diktatur der Schwerindustrie!

In den Betrieben sind 350 000 Leute beschäftigt. Darüber hinaus aber werden mindestens 150 000 Bergarbeiter von einer solchen Massnahme betroffen. Mehr als eine halbe Million Arbeiter würden dadurch auf die Strasse gesetzt! Sie werden nicht nachgeben. Aber was wird die Regierung tun? Die Verstaatlichung der Betriebe wäre die richtige Antwort. Soll man es einer Gruppe von Industriellen erlauben, die Wirtschaft des Landes zugrunde zu richten? Die Arbeiter werden in diesen rationalisierten Betrieben ausgebeutet wie nie zuvor. Die Wiedereinführung des Achtstundentages bedeutet nicht nur die Erfüllung einer internationalen Forderung, sie ist auch aus volksgesundheitlichen Rücksichten unbedingt erforderlich. Im *Vorwärts* werden die kampflüsternden Arbeitgeber wie folgt abgebildet:

DER TRAUM DER SCHWERINDUSTRIELLEN.



„Sehen Sie, das ist unsere bewährte Fixigkeit: Wenn Krieg kommt, stellen wir die Produktion eins-zwei-drei auf Kriegsbedarf um, bricht Frieden aus, — hopp — auf Friedensbedarf. Und wenn der Achtstundentag droht, — dann produzieren wir Arbeitslose en masse!“

Arbeitskonflikte.

Die Aussperrung auf der Bengal-Nagpur Eisenbahn.

Obwohl uns genaue Angaben über den Abschluss dieses Konfliktes, der mehr als 2 Monate gedauert hat, noch fehlen, so kann doch ohne Uebertreibung von einem Siege der Eisenbahner gesprochen werden, wenn man z.B. berücksichtigt, dass die beide Parteien

befriedigende Vereinbarung eine Bestimmung enthält, wonach der Lohn für die Dauer der Aussperrung ausbezahlt werden soll. Nach Ablauf des Konfliktes erhielten wir von der britisch-indischen Eisenbahnerföderation folgendes Telegramm:

„Da die indische Regierung Lohnauszahlung für Konfliktdauer gutgeheissen hat ist eine befriedigende Lösung heute (am 7. Dezember) herbeigeführt worden.

Herzlichen Dank für die uns gewährte Unterstützung.

Giri, Präsident.“

Aussperrung der australischen Hafendarbeiter.

Ueber diese grosse Aussperrung, welche am 2. Dezember angefangen und am 8. beendet worden ist, besitzen wir nur die in der Tagespresse erschienenen Nachrichten. Angeblich soll dieser Konflikt entstanden sein, weil die Hafendarbeiter sich weigerten, Ueberstunden zu leisten, als die Unternehmer an Stelle einer 8-Stundenschicht zwei 4-Stundenschichten arbeiten lassen wollten.

Der Schlichter fällte einen vorläufigen Schiedsspruch, der 3 Monate Geltung hat und die Arbeitgeber verpflichtet, den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen, während die Arbeiter sich bereit erklärten, ihr Ueberstundenverbot zurückzuziehen. Dieser Ausgang bedeutet demnach einen Sieg für die Arbeiter.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS

Das Sekretariat der I.T.F. wünscht allen angeschlossenen Organisationen zum neuen Jahre Glück und Gedeihen.

Der Kongress der I. T. F. im Jahre 1928.

Wie den Organisationen bereits durch Rundschreiben mitgeteilt, wird der nächste Kongress der I. T. F. vom 10. bis 17. Juli 1928 in Stockholm abgehalten.

Wir wiederholen hiermit unsere Bitte um Mitwirkung aller Verbände durch rechtzeitige Einsendung von Angaben für den Jahresbericht und Anträgen für die Tagesordnung, damit wir die Vorarbeiten flott erledigen können.

Sitzung des Exekutivkomitees der I. T. F. vom 30. November und 1. Dezember in Wien.

Alle Mitglieder des Exekutivkomitees sowie die beiden Ausschussmitglieder waren anwesend.

Der Tätigkeitsbericht des Sekretariats wurde nach eingehender Debatte einstimmig gutgeheissen. Die nachfolgenden Organisationen wurden aus der Mitgliedsliste gestrichen:

Grossbritannien:

National Sailors and Firemen's Union (Seeleute und Heizer). Dieser Verband hat ab 1. Juli 1926 seinen Austritt erklärt, doch trotz wiederholter Mahnungen unterlassen, den Beitrag, wie in den Satzungen der I. T. F. vorgeschrieben, für das ganze Jahr zu entrichten.

Marine Workers Union (Seeleute). Existiert anscheinend nicht mehr.

Association of Locomotive Engineers and Firemen (Lokomotivführer und Heizer). Aus finanziellen Rücksichten ausgetreten.

Portugal:

Federacao Nacional dos Trabalhadores Maritimos de Fluviaes (Seeleute und Binnenschiffer). Diese Organisation wurde aufgehoben.

Bengalen:

Eastern Bengal Railway Indian Employees Association
(Eisenbahngestellte).

Diese Mitgliedschaft ist verfallen, weil der Verband nunmehr der allindischen Eisenbahner-Föderation angehört.

Ueber den Stockholmer Kongress wird an anderer Stelle berichtet.

Die I.T.F. wird sich auch fernerhin an den Sitzungen der Verkehrskommission des Völkerbundes beteiligen. Der Ausschuss erhielt den Auftrag, eine Regelung für die Vertretung der I. T. F. auf solchen Konferenzen auszuarbeiten. An den Beratungen über diesen Punkt nahm Kollege Forstner (Wien) teil.

Die Erklärung des Generalsekretärs betr. der über ihn gefassten Entschliessung des Generalrats wurde einstimmig bei einer Stimmenthaltung genehmigt.

Eine vom Ausschuss ausgearbeitete Regelung über die Gehälter und Rechtslage der Angestellten wurde fast unverändert angenommen.

Der vom 17.—20. Januar in Berlin stattfindenden Generalratssitzung des I. G. B. werden Koll. Döring und einer der Sekretäre im Namen der I.T.F. beiwohnen.

Ein von einer angeschlossenen Organisation an uns gerichtetes Ersuchen, ihr für das Jahr 1928 eine Subvention für ihre Propagandatätigkeit zu gewähren, wurde bewilligt.

Das Mitteilungsblatt in spanischer Sprache.

Anfang nächsten Jahres werden wir wieder ein spanisches Mitteilungsblatt herausgeben. Die in Betracht kommenden Organisationen erhalten ein Rundschreiben, worin sie aufgefordert werden, durch entsprechende Massnahmen für möglichst weite Verbreitung des Blattes unter ihren Mitgliedern zu sorgen.

Eingegangene Beiträge.

Zentralverband der Maschinisten und Heizer Deutschlands fl. 75.—
Lettländischer Strassenbahnverband „ 19,05

Zugunsten der rumänischen Hafenarbeiter erhielten wir noch vom englischen Verband der Eisenbahnkassisten £ 15.

Für die britisch-indischen Eisenbahner empfangen wir noch:
vom Eisenbahnverband Palästinas £ 2.

Kongresse.

Schwedischer Eisenbahnverband 13.—19. Mai in Stockholm.



Eisenbahn-Werkstättenarbeiter in Grossbritannien.

Vereinbarung zur Einsetzung von Verhandlungsstellen.

Die grosse Anzahl Gewerkschaften der Eisenbahn-Werkstättenarbeiter in Grossbritannien hat es nahezu unmöglich gemacht, Landesabkommen zur Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in den Eisenbahnwerkstätten abzuschliessen und es hat sich bisher auch als unmöglich erwiesen, die gewerkschaftliche Anerkennung in wirksamer Weise beizubehalten oder Verhandlungsstellen irgend welcher Art einzusetzen. Die Folge davon war, dass diese Abteilung des Eisenbahndienstes von den Schiedssprüchen des Gewerbegerichts (Industrial Court) abhängig wurde und bedauerlicherweise muss festgestellt werden, dass es vor den Schlichtern oft zu einander widersprechenden Zeugenaussagen kam.

Andererseits waren die in der Verkehrsabwicklung beschäftigten Eisenbahnergruppen, die hauptsächlich bei einem allgemeinen Verband organisiert sind, in der Lage, ihr Lohn- und Arbeitsverhältnis durch Landesabkommen zu regeln, welche zusammen mit Muster-Verhandlungsstellen und der uneingeschränkten Anerkennung der Eisenbahnergewerkschaften soweit diese Gruppen in Betracht kommen, durch ein Eisenbahngesetz vom Jahre 1921 bestätigt wurden.

In den Eisenbahnwerkstätten Grossbritanniens sind in Verbindung mit dem Bau, der Ausbesserung und Unterhaltung von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen ungefähr 130 000 Handwerksleute, Mechaniker und Arbeiter beschäftigt. Etwa die Hälfte davon sind Mitglieder des Landesverbandes der Eisenbahner und ca. 25 000 verteilen sich auf nicht weniger als 35 Berufs- und allgemeine Arbeiter-Verbände, deren Hauptinteressen auf andere Industrien gerichtet sind. Eine Anzahl der Berufs- und Arbeiter-Verbände haben sich

von Zeit zu Zeit zusammengetan und versucht, dem Landesverband der Eisenbahner (N. U. R.) das Recht der Organisierung und Interessenvertretung der Eisenbahn-Werkstättenarbeiter streitig zu machen, obwohl zur selben Zeit ihre vereinte Kraft nicht ausreichend war, diese Leute selbst zu vertreten. Ferner haben diese Verbände die N. U. R. bei ihren Verhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften bekämpft mit dem Ergebnis, dass es bisher nicht gelungen ist, Landesabkommen zu treffen und gegenseitig vereinbarte Verhandlungen einzusetzen, was verhältnismässig als Misserfolg zu buchen ist.

Es ist ganz klar, dass so lange als die Werkstättenarbeiter der Eisenbahn in so vielen, miteinander wetteifernden Lagern organisiert sind, sehr wenig Fortschritte gemacht werden können; das Sonderbare ist aber, dass die Eisenbahngesellschaften seit langem bereit sind, eine Vereinbarung zwecks Einsetzung zentraler Verhandlungsstellen für Werkstättenarbeiter abzuschliessen, wenn sich nur die Gewerkschaften unter sich einigen und einheitlich auftreten könnten.

Der ideale Zustand für alle Eisenbahn-Werkstättenarbeiter wäre, in einer Körperschaft organisiert zu sein; es würde aber hoffnungslos erscheinen, wollte man seine Verwirklichung in Grossbritannien in den nächsten paar Jahren erwarten. Die in Betracht kommenden 36 Gewerkschaften können daher nichts Besseres tun, als irgend eine Verständigung herbeiführen, um bei den Verhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften zusammenarbeiten zu können. Es ist deshalb erfreulich, zu hören, dass es nun zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Vertretern aller Eisenbahn-Werkstättenarbeiter organisierenden Gewerkschaften zu einer Vereinbarung gekommen ist, welche die Einsetzung eines Reichsrates sowie Bezirksausschüsse, Betriebsausschüsse, und Werkstättenausschüsse vorsieht. Diese Körperschaften sind zur Zeit in der Bildung begriffen. Der Zweck des Systems ist, die Besprechung und Erledigung aller mit den Lohnsätzen, Dienstsichten und allgemeinen Arbeitsbedingungen zusammenhängenden Fragen möglichst zu erleichtern. Diese Verhandlungsstellen werden einen schon lange gehegten Wunsch erfüllen und es ist zu hoffen, dass sie die Lebenshaltung und die Lage der Eisenbahn-Werkstättenarbeiter heben wird.

C. A. K.

Der Kongress des Oesterreichischen Eisenbahnverbandes.

Vom 26. bis 30. November fand in Wien die Reichsdelegiertenversammlung des Gewerkschafts- und Rechtsschutzvereins des österreichischen Eisenbahnpersonals statt. Es fehlten nur wenige Ortsgruppen; mehr als 600 Delegierte waren aus allen Teilen des Landes nach der Hauptstadt gekommen, um die Interessen der Mitgliedschaft zu vertreten. Aber auch das Ausland war nicht zurückgeblieben, denn bekannten Eisenbahnerführern verschiedener Länder konnte man auf diesem Kongress begegnen, darunter Scheffel und Jochade (Deutschland); Forslund und Franzén (Schweden); Bratschi (Schweiz); Mastek (Polen); Maes (Belgien); Bidegaray (Frankreich); Stanko (Jugoslawien); Gotka, Rambousek, Bartl und Schiller (Tschechoslowakei); Moltmaker (Holland); die I.T.F. war durch Fimmen und Nathans vertreten.

Mehrere wichtige Tagesordnungspunkte waren zu erledigen und immer wieder musste es den ausländischen Delegierten auffallen, auf welchem hohem Niveau sowohl die Referate wie die Debatten standen. Eine Zusammenarbeit zwischen Leitung und Mitgliedschaft, ein gegenseitiges Vertrauen machten sich bemerkbar, wie man sich sie nicht besser wünschen kann.

In seiner Eröffnungsrede konnte der Obmann, Kollege S m e y k a l, mitteilen, dass sich die Mitgliederzahl trotz des Abbaues erhöht hat, denn Ende 1924 zählte die Organisation 84 000, zwei Jahre später 87 925 Mitglieder. Das war dadurch möglich, dass die pensionierten Mitglieder die Organisation nicht verlassen haben, sondern ihr weiter als Pensionisten angehören. Die Gesinnung der Organisation und ihr Machtbewusstsein kommt wohl am besten in folgenden Worten zum Ausdruck: „Wir stützen die Verwaltung, wo es das Betriebsinteresse erfordert, wir sind Bolschewiken, wo sich die Mächte der Vergangenheit einschleichen möchten.“

Kollege T o m s c h i k erstattete den Bericht des Vereinssekretariats und beschäftigte sich u. a. mit der Frage des Streikrechtes. Herr Seipel hatte nämlich behauptet, dass es ihm geschienen hätte, dass die Eisenbahner mit sich darüber reden lassen würden. „Davon, dass die Eisenbahner sich das Streikrecht nehmen lassen würden, kann nie die Rede sein und sollten die Herren in der Regierung es versuchen, dann beissen sie auf Granit!“ Der Beifall, womit diese Erklärung Tomschiks von der Versammlung aufgenommen wurde, verspricht das Beste für die Zukunft.

Sodann referierte König über das Lohn- und Dienstrecht. Auch in dieser Ansprache kamen wieder der praktische Geist und die idealistischen Auffassungen der Vereinsleitung zum Ausdruck. „Wir sind nicht gewöhnt, Verhandlungsmethoden einreissen zu lassen, bei denen Forderungen aufgestellt werden und bei denen dann nach langwierigen Verhandlungen ein Bruchteil dessen nach Hause gebracht wird, was ursprünglich gefordert wurde.... Wenn wir überzeugt sind, dass die materielle Besserstellung des Personals mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse gefordert werden muss, lassen wir die Verwaltung wissen, dass unsere Forderung auch unbedingt durchgesetzt werden muss.“ In bezug auf das Streikrecht erklärte König, dass sich die Eisenbahner auch nicht durch ein Streikverbot von den übrigen Proletariern in Oesterreich trennen lassen.

Nach Anhörung von Referaten über das Versicherungswesen und die Genossenschaftsbewegung fanden die *Vorstandswahlen* statt. Neben anderen wurden auch die Kollegen Smeykal (Obmann), König, Hof-

bauer und Winter wiedergewählt, während Koll. Tomschik seine Tätigkeit als Generalsekretär forsetzen wird. Die Beiträge und die Zentralleitung wurden um 60 Groschen für die aktiven, um 20 Groschen für die pensionierten Mitglieder pro Monat erhöht. Ferner wurde die *Bildung eines Sozialen Fonds* beschlossen, wofür jedes Mitglied 50 Groschen im Monat zu entrichten hat. Die Elektrifizierungs- und Rationalisierungsfragen konnten nicht mehr behandelt werden und sollen nun auf einer Anfang 1928 in Linz stattfindenden Länderkonferenz besprochen werden.

Die Tagung hat auf die ausländischen Delegierten einen tiefen Eindruck gemacht. Die Oesterreicher haben sich eine Organisation geschaffen, die, nach Sektionen und Ländern geordnet, von einem umfangreichen Stab zielbewusster Vertrauensleute getragen, ihresgleichen nicht findet, unüberwindlich ist. Die schweren Zeiten, welche die österreichische Arbeiterschaft durchgemacht hat, haben ihre Organisationen nicht erschüttert — im Gegenteil, es scheint, als ob gerade die harten Umstände Hand- und Kopfarbeiter unzertrennlich zusammengebracht hätten. Wie die österreichischen Eisenbahner von ihren Landsleuten beurteilt werden, möge aus der Begrüssung hervorgehen, welche die Wiener Arbeiterzeitung am Tage der Eröffnung des Kongresses abdruckte: „Diese Gewerkschaft ist die festeste Stütze und wohl der unerschütterlichste Block in der Grundmauer des Machtgebäudes, das die österreichischen Arbeiter und Angestellten in jahrzehntelangem Kampfe zu einer uneinnehmbaren Festung gemacht haben.“

Zu Ehren des Genossen T o m s c h i k, der in diesem Monat seinen 60. Geburtstag feiert und seit mehr als 40 Jahren sein Leben der Arbeiterbewegung und besonders der Eisenbahnerschaft gewidmet hat, veranstalteten die Wiener Eisenbahner einen gewaltigen Fackelzug, während die Organisation ein grosses Festkonzert arrangierte.

Bei dieser Gelegenheit ergriffen der Wiener Bürgermeister, Genosse Seitz, der Vorsitzende der Gewerkschaftskommission Hueber, im Namen der Arbeiterkammer Domes und für die I.T.F. Fimmen das Wort. Das Exekutivkomitee der I.T.F. hat ferner dem Koll. Tomschik und Frau in engerem Kreise gehuldigt und ihm ein goldenes Abzeichen der I.T.F. verehrt.

Ok.

„Gudock“.

Im Organ unseres schwedischen Eisenbahnverbandes fanden wir eine Betrachtung über die Presseabteilung des russischen Eisenbahnverbandes, dem wir folgendes entnehmen:

„Gudock“ ist der Name der vom russischen Eisenbahnverbandes herausgegebenen Organs und heisst übersetzt: „Signal“. Die Auflage der Zeitung war im Januar 1924: 190 000 Exemplare, ein Jahr später 225 000; im Januar 1926 315 000 und Anfang dieses Jahres 405 000 Exemplare. „Gudock“ erscheint täglich, ausgenommen montags, in 5 verschiedenen Ausgaben und enthält 4 Seiten grossen Formats. Die beiden Aussenseiten sind dieselben für das ganze Land, während die Innenseiten je nach den Teilen des Landes, wohin die Zeitung expediert wird, verschieden sind. Der Bezugspreis beträgt 75 Kopeken pro Monat. „Gudock“ hat 26 000 Arbeiterkorrespondenten und erhält durchschnittlich ungefähr 500 Briefe pro Tag. Die Redaktion kann den Inhalt aller dieser Briefe natürlich nicht abdrucken; sie werden aber alle gelesen, geordnet und erledigt. Eine ganz Anzahl von Briefen enthält natürlich Beschwerden. Wer möchte wohl nicht in einer Zeitung über das erlittene Unrecht

schreiben? In der Regel aber werden solche Briefe nicht veröffentlicht, sondern die Redaktion lässt die Beschwerden von ihren Vertretern untersuchen, um den Uebelständen, deretwegen Klage erhoben worden ist, abzuwehren. In dieser Hinsicht ist die Zeitung für die Eisenbahner als eine Art Schutzengel zu betrachten. Ein Mal im Monat wird der Zeitung ein besonderes Familienblatt unentgeltlich beigelegt. In diesem werden häusliche Angelegenheiten, die Gärtnerei, Obstbau, Heimarbeit und Küchenrezepte behandelt. Alle 14 Tage erhalten die Kinder ihr Sonderblatt, das kurze Erzählungen, Bilder, Spiele und Rätsel enthält. Ebenso oft erscheint „Obmer Oputom“, ein reich illustriertes Blatt — 16 Seiten stark — in dem die Eisenbahner ihre Ansichten, Erfahrungen, Aenderungsverschlüsse etc. zum besten geben oder Kritik üben können.

Unter den Eisenbahnern gibt es natürlich auch Leute die literarisch begabt sind. Sie haben ihre eigene Zeitung, die alle 2 Wochen erscheint und dem „Gudock“ ebenfalls gratis beigelegt wird. Dieser Zeitschrift sehen die Verfasser und ihre Bekannten natürlich immer mit grösster Ungeduld entgegen. Ausser diesen Gratisbeilagen werden in den Bureaux

des „Gudock“ noch verschiedene andere Zeitungen hergestellt, welche den Abonnenten zu ermässigten Preisen geliefert werden. Am wichtigsten ist wohl die populärwissenschaftliche Zeitung „Iskri Naoki“, die monatlich in einem Umfang von 44 Seiten erscheint. Dann gibt es noch „Smechalj“ (Lachen Links), das treffende Karikaturen in mehreren Farben bringt. Dieses Blatt ist 12 Seiten stark, erscheint alle 14 Tage und zählt 25 000 Abonnenten.

Die Beilage zu diesem Blatt enthält lustige Geschichten und hat eine Auflage von 40 000 Exemplaren. Eine sehr gediegene Zeitung ist „Der Eisenbahner“ (32 Seiten, erscheint alle 14 Tage). Darin findet man Aufsätze über die Rationalisierung, Arbeitskonflikte im Transportgewerbe, über Kultur, die Entwicklung der Eisenbahnen u.s.w. Schliesslich haben die zahlreichen Arbeiterkorrespondenten noch ihre eigene Monatsschrift „Rabkor“ (Arbeiterkorrespondent), Auflage 26 000 Exemplare. Ausser den hier genannten Veröffentlichungen gibt der „Gudock“ kleinere Schriften heraus. Die Zahl der in der Redaktion des „Gudock“ arbeitenden Leute beträgt 338. Darüber hinaus ist natürlich eine grosse, mit den modernsten Mitteln ausgestattete Druckerei notwendig.

Internationale Statistik der Eisenbahnen im Jahre 1926.

II. Streckenlänge, Personen- und Güterverkehr.

| LAND UND EISENBAHN | Gesamtlänge der Linien | Länge der elektrifizierten Linien | Gesamtstreckenlänge | Gesamtzahl der beförderten Personen | Gesamtzahl der beförderten Güter in Tonnen | Gesamtpersonalstand |
|--|------------------------|-----------------------------------|---------------------|-------------------------------------|--|---------------------|
| <i>Deutschland.</i> | km. | km. | km. | | | |
| Reichsbahn-Gesellschaft | 53.416 | 984 | 120.090 | 1.819.411.756 | 438.546.117 | 707.570 |
| <i>Oesterreich.</i> | | | | | | |
| Oesterr. Bundesbahnen (1925) | 5.808 | 480 | 10.229 | — | — | 87.710 1) |
| <i>Belgien.</i> | | | | | | |
| Société Nationale des Chemins de fer belges | 4.808 | 12 | 13.220 | 228.805.311 | 80.019.291 | 108.967 |
| <i>Bulgarien.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn (1. IV. 1925-31. III. 1926) | 2.727 | — | 2.801 | 9.029.252 | 3.838.197 | 15.337 2) |
| <i>Dänemark.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn. (1. IV. 1925-31. III. 1926) | 2.457 | — | 4.162 | 31.600.544 | 6.749.140 | 22.377 |
| <i>Estland.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn | 1.175 | 12 | 1.734 | 5.929.253 | 1.963.102 | 4.607 |
| <i>Finnland.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn | 4.842 | — | 5.036 3) | 22.390.006 | — | 24.679 4) |
| <i>Frankreich.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn | 9.120 | 46 | 16.414 | 193.234.431 | 36.093.418 | 91.108 5) |
| Privatgesellschaften: | | | | | | |
| Ceinture de Paris | 30.819 | 867 | 63.569 | 525.075.766 | 252.804.350 | 369.410 |
| Réseau de l'Est | | | | | | |
| „ du Midi | | | | | | |
| „ du Nord | | | | | | |
| „ M | | | | | | |
| Paris—Orléans | | | | | | |
| Eisenbahnen Elsass-Lothringens, einschl. Linien des Grossherzogtums Luxemburg. | 2.267 | — | 5.770 | 76.052.079 | 54.027.202 | 43.922 |

ANM. In den Zahlen über die Länge der Linien sind die Normal-, sowie die Breit- und Schmalspurbahnen inbegriffen. Unter der Rubrik Gesamtstreckenlänge sind ausser den Haupt- auch die übrigen Strecken (Bahnhofs-, Verbindungs-Strecken usw.) aufgenommen. Die Längenmessung erfolgte am 31. Dezember. In der Gesamt-Tonnenzahl der beförderten Güter sind ausser den Eilgütern auch die für die Eisenbahnen selbst bewerkstelligten Gütertransporte inbegriffen.

| LAND UND EISENBAHN | Gesamtlänge der Linien | Länge der elektrifizierten Linien | Gesamtstrecken- länge | Gesamtzahl der beförderten Personen | Gesamtzahl der beförderten Güter in Tonnen | Gesamt- personalstand |
|--|---------------------------|---|--------------------------------|---|---|--------------------------|
| <i>Luxemburg.</i> | km. | km. | km. | | | |
| Eisenbahn Prinz Heinrich | 192 | — | 323 | 5.647.991 | 11.782.382 | 2.377 |
| <i>Grossbritannien.</i> | | | | | | |
| Great Western Railway London and N. E. „ London Midland and Scottish Railway Southern Railway } | 31.117 | 632 | 80.701 | 1.210.252.916 | 296.183.946 | 590 873 |
| <i>Griechenland.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn (1. IV. 1925—31. III. 1926) | 1 320 | — | 1.426 | 3.890 960 | 1.292.144 | 7.648 |
| <i>Niederlande.</i> | | | | | | |
| Holländische Eisenbahnen | 3.627 | 43 | 7.550 | 92.323.413 | 20.173.877 | 38.711 |
| <i>Ungarn.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn Donau-Save-Adria (1. VII. 1925—30. VI. 1926). | 7.668 | 66 | 11.667 | 82.173.906 | 31.212.097 | 61.085 |
| <i>Italien.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn (1. IV. 1926—31. III. 1927) | 16.569 | 1.093 | 20.301 | 115.288.052 | 65.608.866 | 168 885 |
| <i>Lettland.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn (1. VII. 1926—31. III. 1927) | 2.418 | — | Angaben liegen nicht vor | 11 173.338 ⁶⁾ | 3.948.931 ⁷⁾ | 15.576 |
| <i>Litauen.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn | 1.558 | — | 2.203 | 5.255.280 | 1.314.809 | 7.106 |
| <i>Norwegen.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn 1. VII. 1925—31. III. 1926) | 3.235 | 123 | 4.034 | 22.355.036 | 9.431.076 | 16.127 |
| <i>Polen.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn | 19.496 | — | 34.854 | 146.147.713 | 64.597.443 ⁸⁾ | 195.626 |
| <i>Rumänien.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn | 11.349 | 34 | 14.192 | 45.954.267 | 22.483.189 | 114.764 |
| <i>Schweden.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn | 6.055 | 909 | 8.659 | 27.915.013 ⁴⁾ | 17.295.653 ⁹⁾ | 32.509 |
| <i>Schweiz.</i> | | | | | | |
| Bundesbahnen | 2 882 | 1.048 | 5.713 | 102.993.140 | 16.804.716 | 34.138 ¹⁰⁾ |
| <i>Tschechoslowakei.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn Vom Staat betriebene Privatbahnen } | 13.119 | 53 | 20.409 | 302.608.384 | 87.909.716 | 164.234 |
| <i>Jugoslawien.</i> | | | | | | |
| Staatseisenbahn | 8.955 ⁴⁾ | — | Angaben liegen nicht vor | 37.331.467 | 18 799.795 | 65 694 |

ANMERKUNG ZU:

- ¹⁾ Einschliesslich 870 Aushilfsarbeiter.
- ²⁾ Ausschliesslich 1 258 Bedienstete bei den Schmalspurbahnen.
- ³⁾ Nur Hauptstrecken.
- ⁴⁾ Vorläufige Angaben. — Ausschliesslich des bei Neubauten in Betracht kommenden Personals.
- ⁵⁾ Einschliesslich derjenigen Bediensteten, welche auf Linien, die von dritten betrieben werden, beschäftigt sind und einschliesslich 1.) des Personals der bretagnischen, von der «Société Générale des Chemins de fer économique» betriebenen Eisenbahnlinie; 2.) des Personals des «Economat des vivres des Chemins de fer de l'Etat».
- ⁶⁾ Die mit direkten Fahrkarten versehenen Benutzer von Schmalspurbahnen und Bahnen mit grösserer Spurweite sind bei den Gesamtangaben doppelt mitgezählt.
- ⁷⁾ Die direkten Transporte auf Schmalspurbahnen und Bahnen mit grösserer Spurweite sind bei den Gesamtangaben doppelt mitgezählt.
- ⁸⁾ Einschliesslich 319 378 Tonnen Militärtransporte.
- ⁹⁾ Vorläufige Angaben.
- ¹⁰⁾ Personal verschiedener Dienste (einschliesslich elektrische Werkstätten, allgemeine Magazine, Fahrkartendruckereien etc.)

Auto und Eisenbahn.

Einen wichtigen Beitrag zu dem um die Frage Auto oder Eisenbahn entstandenen Streit wurde durch den vom 14. bis 16. November zu London abgehaltenen Weltkraftverkehrs-Kongress, dem 250 Vertreter von Regierungen, Touristenvereinen und Automobilklubs von mehr als fünfzig Ländern beiwohnten, geleistet. Obwohl auf dem Kongress viele andere, mit dem

Kraftwagenverkehr verwandte Fragen diskutiert wurden, hat die Frage des Kampfes zwischen Auto und Eisenbahn bei den Besprechungen überwogen.

Dem *Modern Transport* zufolge hat der englische Verkehrsminister diese Frage bei seiner Begrüßungsansprache in folgender Erklärung berührt: „Das Problem, dem jeder denkende Mensch seine Aufmerksamkeit zuwenden musste, war das, wie am besten das grosse Eisenbahnnetz der Welt in gerechter Weise dem Strassenverkehr beigeordnet werden könne“.

Nach seiner Meinung brauche zwischen dem Schienen- und Strassen-Transport kein Widerstreit zu bestehen. Beide seien in einem gut regierten Lande notwendig, und obwohl es ihm vorkomme, als ob anfänglich entgegengesetzte Interessen zwischen diesen beiden grossen Industrien beständen, sei er sich dessen gewiss, dat es „den Vertretern der beiden Interessen mit einigen

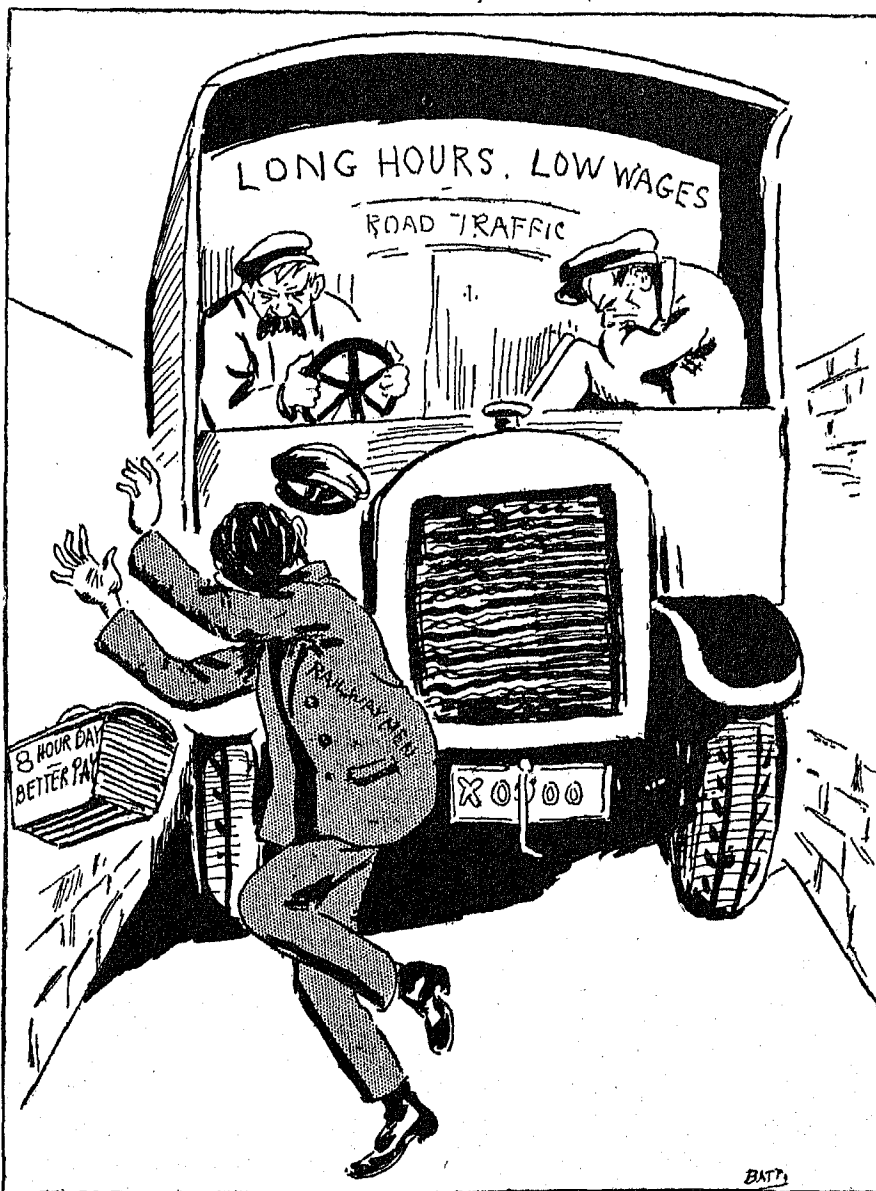
gegenseitigen Zugeständnissen, etwas Rücksichtnahme und guten kaufmännischen Fähigkeiten möglich wäre, einen für beide Teile vorteilhaften Plan auszuarbeiten“.

Im Laufe der Debatten wurden Mitteilungen über die Wirkungen des Wettbewerbs zwischen Kraftwagen und Eisenbahn und die Methoden gemacht, welche vorgeschlagen werden, um den in den Vereinigten Staaten, in Frankreich, Deutschland, Ungarn, Südafrika, Australien und Grossbritannien herrschenden Verhältnissen gerecht zu werden. Bei dieser Debatte stellte der Vertreter Südafrikas die Behauptung auf, dass die Eisenbahnen wenigstens soweit die ihnen durch lauterer Wettbewerb entzogenen Transporte in Betracht kommen, veraltet seien. Die einzige Möglichkeit, dem Uebelstand abzuwehren sei die Verstaatlichung des neuen Transportmittels. Die Diskussion über diesen Gegenstand endete mit der einmütigen Annahme folgender, vom Sekretär des Vereins der Automobilfabrikanten und -händler eingebrachten Resolution: „Der Kongress ist der Auffassung, dass Zusammenarbeit zwischen Schienen- und Autotransport im Interesse beider Verkehrsmittel und des Publikums ist.“

Diese kurze Resolution zeigt, dass in offiziellen Kreisen und in den Reihen der zuständigen Vertreter des Kraftverkehrsgewerbes versucht wird, eine Lösung in dem schon seit langem von den bei der Eisenbahn und im Kraftwagenverkehr beschäftigten Arbeitern angedeuteten Sinne herbeizuführen.

Aufgepasst, sonst zermalmen sie dich!

(Aus der „Railway Review“.)



Long hours, low wages = Lange Arbeitszeit, niedrige Löhne.
Road traffic = Strassentransport.
8 hour day, better pay = Achtstundentag, höhere Löhne.

Arbeitsbedingungen bei den japanischen Eisenbahnen.

Die Sektion für Arbeit des japanischen Eisenbahnministeriums hat neuerdings einen Bericht über die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner, das Verwaltungspersonel ausgenommen, veröffentlicht. Die Zahl dieser Arbeiter betrug Ende 1925 174 603.

Arbeitszeit.

Stationspersonal.

Die durchschnittliche Dienstzeit beträgt für das Stationspersonal im ganzen Lande bei :

| | |
|---------------------------------------|---------------|
| Tagdienst | 9 St. 57 Min. |
| Dienst in einer Schicht. | 12 „ 3 „ |
| Wechseldienst (turnusweise) | 11 „ 39 „ |
| Dienst in drei Schichten | 8 „ 19 „ |
| Dienst in fünf Schichten | 10 „ 4 „ |
| Nachtdienst. | 14 „ 4 „ |

Streckenpersonal.

Für das mit der Streckenunterhaltung beschäftigte Personal gelten je nach der Jahreszeit verschiedene Arbeitszeiten. Vom November bis Februar werden im Durchschnitt 9 Stunden, von März bis April und im September und Oktober 10 Stunden, und vom Mai bis August 11 Stunden täglich gearbeitet.

Werkstättenarbeiter.

Die Arbeitszeit der Werkstättenarbeiter ist wie folgt eingeteilt:

| | | |
|---------------------|-------|-----------------------------|
| 7 Uhr vorm. | | Dienstantritt |
| 7 „ 10 Min. vorm. | | Arbeitsbeginn |
| 12 „ mittags | | Essenspause |
| 12 „ 40 Min. nachm. | | Wiederaufnahme der Arbeit |
| 4 „ 50 „ | | Feierabend |
| 5 „ | | Schliessung der Werkstätten |

Personal im Zugförderungsdienst.

Für Lokomotivführer beträgt die durchschnittliche Dienstschicht 7 Stunden 39 Min. und für Heizer 7 St. 41 Min., wobei auf die Führer 4 St. 43 Min. und auf die Heizer 4 St. 45 Min. Fahrzeit (effektive Arbeitszeit) entfallen.

Für die übrigen Gruppen dieses Dienstzweiges gelten verschiedene Dienstschichten. Der Dienst eines Bremsers dauert z.B. 7 St. 44 Min., bei 5 St. 19 Min. effektiver Arbeitszeit, derjenige eines Speisewagen-

kellners 9 St. 16 Min. bei 8 St. 32 Min. effektiver Arbeitszeit. Die Dienstschicht auf elektrischen Zügen schwankt zwischen 5 St. 55 Min. für Heizer und 8 St. 13 Min. für Führer, bei 3 St. 59 Min., bzw. 4 St. 30 Min. effektiver Arbeitszeit.

Ruhezeit.

Eine Regelung über die Ruhezeit besteht für Lokomotivführer und das sonstige Zugspersonal noch nicht. Das Stationspersonal erhält freie Tage in folgendem Ausmass:

Tagdienst: gewöhnlich ein Tag zweimal im Monat;
Dienst in einer Schicht: ein Tag im Monat;
In andern Fällen: eine ununterbrochene Ruhezeit von 24 oder mehr Stunden alle drei oder fünf Tage.

Strecken- und Werkstättenarbeiter erhalten alle 14 Tage einen freien Tag.

I. A. A.

**Sicherheit in den Häfen.****Entwurf zur Schaffung einer internationalen Hafnarbeiterschutzesgesetzgebung.**

Am Samstag, den 17. und Sonntag, den 18. Dezember fand in Amsterdam eine weitere Sitzung des s.Zt. von der Hafnarbeiter-Sektion der I.T.F. ernannten Unterausschusses statt, dem die Aufgabe zugewiesen wurde, einen Entwurf für ein internationales Gesetz zum Schutze der Hafnarbeiter vor Betriebsunfällen auszuarbeiten.

Der Ausschuss, der bereits im Oktober eine Sitzung abgehalten hatte, setzt sich zusammen aus: E. Bevin-England; H. Rudolph-Deutschland; P. Somers-Belgien; A. Kievit-Holland und Edo Fimmen, Generalsekretär der I.T.F. Seine umfangreichen Arbeiten sind jetzt abgeschlossen und er wird nun den Entwurf, der u. a. Schutzmassnahmen betreffend die Verhinderung von Unfällen in den Häfen und an Bord von Schiffen, über Hygiene, erste Hilfeleistung bei Unfällen u.s.w. vorsteht, einer im Februar nächsten Jahres abzuhaltenden Sitzung der Hafnarbeiter-Sektion der I.T.F. zur Annahme unterbreitet werden. Sofort darnach wird eine kräftige Bewegung der I.T.F. und ihrer Mitgliedsorganisationen durchgeführt, um die in dem Entwurf aufgestellten Forderungen über den Schutz von Leben und Gesundheit der Hafnarbeiter international zu verwirklichen.

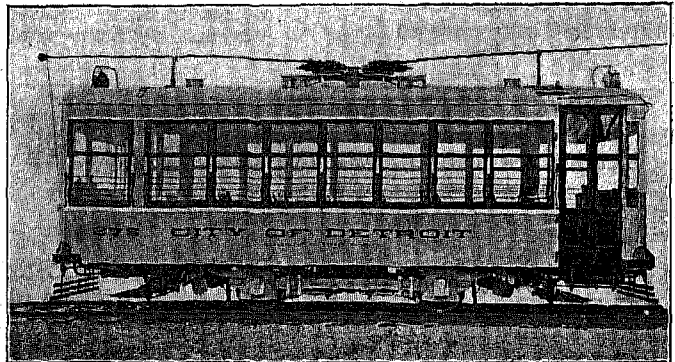
Obwohl versucht werden soll, die Forderungen durch Vermittlung des Internationalen Arbeitsamtes durchzusetzen, wird die Aktion doch nicht darauf beschränkt bleiben. Die I.T.F. hat sich vorgenommen, mit den selben Mitteln, welche die Gewerkschaften bisher angewandt haben, um auf nationalem Gebiete etwas zu erreichen, auch internationale Massnahmen zu erwirken.

Der Einmannwagen in den Vereinigten Staaten.

Auf der im Juli 1925 zu Brüssel abgehaltenen internationalen Strassenbahner-Konferenz der I.T.F., fand eine eingehende Aussprache statt über die Frage des Einmannwagens, welche die Strassenbahner damals lebhaft beschäftigte. Der vom Sekretariat der Konferenz unterbreitete Bericht enthielt Angaben über eine Reihe europäischer Länder und natürlich wurde auch der Vereinigten Staaten, dem Lande, welchem wir den Einmannwagen verdanken, Erwähnung getan; über die jenseits des Ozeans eingeführten Systeme waren jedoch keine näheren Angaben enthalten.

Obwohl die Frage des Einmannwagens jetzt in den Hintergrund getreten ist, muss man sie ständig im Auge behalten, und da ein Bericht über die Verwendung des Einmannwagens in den Vereinigten Staaten — das Ergebnis einer unter Leitung von Strassenbahnunternehmen in genanntem Lande durchgeführten Erhebung — in unsere Hände gelangt ist, halten wir es für angebracht, die Aufmerksamkeit von neuem auf diese Frage zu lenken und hier, wiewohl der Bericht aus dem Jahre 1923 stammt, einige Angaben wiederzugeben.

Die Gesamtzahl der Gesellschaften, bei welchen Informationen eingeholt wurden, beläuft sich auf 185. Von diesen hatten 107 den Einmannwagen ausschliesslich im Stadtverkehr in Betrieb genommen, während ihn die übrigen im interkommunalen, im Vororts- und gemischten Verkehr verwendeten.

**Der "Standard Safety-Car Birney".**

Was den Wagentyp betrifft, so wird meistens dem sog. Standard Safety-Car Birney, welcher zum ersten Mal im Jahre 1916 von der Stone und Webster-Gesell-

schaft in Boston eingeführt worden ist, der Vorzug gegeben. Damals, als sich die meisten Strassenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten teils wegen der scharfen Automobilkonkurrenz in finanziellen Schwierigkeiten befanden, kam Herr Birney auf den Gedanken, einen zweiachsigen, rein aus Stahl hergestellten und nur 7 (statt der gewöhnlich 11) Tonnen schweren Wagen bauen zu lassen, der einem Manne, der Führer und Schaffner zugleich sein sollte, anvertraut werden konnte. Die Vorteile dieses Fahrzeuges — leichteres Gewicht und demzufolge Einsparung an Strom, schnelleres Abfahren und Anhalten, Verringerung der Personalkosten — sicherten seinen Erfolg bei einer grossen Anzahl Gesellschaften. Ausser diesem Fahrzeug werden verschiedene andere Wagentypen mit oder ohne Sicherheitsvorrichtungen verwendet, die für den Einmannbetrieb umgebaut worden sind. Es gibt ferner sowohl für den Ein-, als auch für den Zweimannwagendienst eingerichtete Wagen. Folgende Zusammenstellung zeigt den Verwendungsgrad der verschiedenen Wagentypen bei Abfassung des Berichtes (Dezember 1923):

| Wagentyp : | in Betrieb : |
|---|--------------|
| Birney-Wagen | 2 602 |
| Umgebaute Wagen mit Sicherheitsvorrichtungen | 2 334 |
| Umgebaute Wagen ohne Sicherheitsvorrichtungen | 905 |
| Wagen für den Ein- und Zweimanndienst | 962* |

* wovon laut Bericht 394 von einem Mann bediente Wagen bereits in den andern Gruppen enthalten sind.

Die am Birney-Wagen angebrachten Sicherheitsvorrichtungen sind folgende: Ein- und Ausgang am vordern Wagenperron, Schliessung der Flügeltüre und Heraufschlagen des Trittes durch Pressluft, Unmöglichkeit, den Wagen in Gang zu bringen, ohne dass die Türe geschlossen ist und Feder an der Steuerkurbel (Totmannkurbel), die beim Loslassen mit der Hand den Strom ausschaltet und die Bremse in Tätigkeit setzt. All diese Vorrichtungen sind vielfach im umgebauten Wagen vorhanden, während andere nur zum automatischen Schliessen der Türen und Heraufschlagen des Trittes eingerichtet oder mit einem Stromausschalter versehen sind, der beim Heben mit der Hand oder dem Fuss automatisch in Tätigkeit tritt. In gewissen Fällen ist das Wageninnere mit einer Vorrichtung ausgerüstet, die den Fahrgästen ermöglicht, bei Gefahr die Bremsen zu ziehen und die Türen zu öffnen.

Erwähnenswert ist, dass nach dem Bericht 81 Gesellschaften Einmannwagen ohne Sicherheitsvorrichtungen in Betrieb genommen haben.

An anderer Stelle des Berichtes wird das Verfahren bei der Fahrscheinausgabe und deren beschleunigte Abwicklung behandelt.

Viele Gesellschaften haben Fahrlinien über ziemlich lange Strecken, manchmal interkommunale Linien, und die Fahrpreise richten sich dann nach den zurückgelegten Strecken. Ferner sind häufig Umsteigebilette im Gebrauch, sowie Fahrscheine zu ermässigten Preisen und solche, die für mehrere Fahrten Gültigkeit haben und bei jeweiliger Benützung kupiert werden. Eine grosse Mehrheit der Gesellschaften haben die Wagen mit Zahlkästen verschiedener Art versehen.

Bei 50 Unternehmen, die keine Einheitsfahrscheine eingeführt haben, bestehen ganz verschiedene Einzugsverfahren. Manchmal wird das Fahrgeld für die erste Strecke beim Einsteigen und der Rest beim Aussteigen erhoben, bisweilen ist es beim Einsteigen, bisweilen beim Aussteigen voll zu entrichten; in an-

dem Fällen wird bei Fahrten nach Vororten beim Einsteigen der städtische und beim Aussteigen der Vorortstarif — Endstation Stadt bis Vorort — erhoben, während bei Fahrten nach der Stadt beide Tarife beim Einsteigen zu zahlen sind. In wieder andern Fällen bezahlen die Fahrgäste beim Aussteigen, bis der Wagen die Hälfte seiner Fahrtroute zurückgelegt hat; dann hält der Führer, um das Fahrgeld von den übrigen einzuziehen und alle später einsteigenden Fahrgäste haben sofort beim Einsteigen zu bezahlen. Bei einem andern Verfahren wird ein Schein verabfolgt, auf dem die Strecke, auf welcher der Fahrgast einsteigt, angegeben ist und beim Aussteigen wird das Fahrgeld für die zurückgelegte Strecke einkassiert.

Es sind noch einige andere beachtenswerte Methoden zur Beschleunigung der Passagierabfertigung zu erwähnen. Ein das amerikanische Leben besonders kennzeichnendes Merkmal ist die „Erziehung des Publikums“ mittels Bekanntmachungen in den Wagen, Zeitungsannoncen, Verteilung von Flugschriften u.s.w. Die Fahrgäste werden so daran gewöhnt, das abgepasste Fahrgeld schon beim Einsteigen bereitzuhalten. Ist beim Aussteigen Zahlung zu leisten, so hat der Fahrgast vorher genügend Zeit, um den Betrag hinzurichten. An verkehrsreichen Stellen sind manchmal Bedienstete aufgestellt zum Fahrscheinverkauf oder Geldwechseln. Das bereits erwähnte Einzugsverfahren: Bezahlung beim Aussteigen, nachdem die meisten Fahrgäste an den verkehrsdichten Endstationen aufgenommen sind und nach ruhigeren Vorortstrecken fahren und Bezahlung beim Einsteigen in entgegengesetzter Fahrtrichtung, kann ebenfalls zur Einsparung von Zeit dienen. Andere Mittel zur Beschleunigung der Passagierabfertigung sind: Verkauf von Münzen, die zur Entrichtung des Fahrgeldes benutzt werden können, Verkauf von Karten für mehrere Fahrten oder von Fahrscheinheften zu ermässigten Preisen, Weigerung, einen grösseren Betrag als 5 Dollars zu wechseln und schliesslich die Beigabe eines zweiten Mannes an überfüllten Stadtteilen zu verkehrsreichen Tageszeiten. Das letztgenannte Mittel ist besonders deshalb bemerkenswert, weil es zeigt, dass selbst in Amerika, der Heimat des Einmannwagens, es manchmal notwendig ist, auf diesem Wagen 2 Mann zu beschäftigen.

Eine andere, sehr wichtige Frage ist die der Unfälle. In dieser Hinsicht klingt aus dem Bericht eine sehr optimistische Stimmung heraus, es ist aber schwierig, abzuschätzen, bis zu welchem Grade die Ansichten der Gesellschaften durch die Möglichkeit, bei Verwendung des Einmannwagens Ersparnisse zu machen, beeinflusst worden sind. Die Zahlen über die Unfallhäufigkeit zeigen bei manchen Gesellschaften seit der Einführung des Einmannwagens eine Abwärtsbewegung an. Dies wird damit erklärt, dass die Fahrgäste vom Fahrzeug nicht absteigen können, solange es sich noch in Bewegung befindet, was bei dem stets zunehmenden Verkehr sehr oft schwere Unfälle im Gefolge hatte. Ferner wird darauf hingewiesen, dass die dem Führer übertragene grössere Verantwortlichkeit ihn vorsichtiger mache.

Andererseits berichten mehrere Gesellschaften über ein mehr oder weniger starkes Anwachsen der Zahl der Zusammenstösse, besonders mit Kraftwagen. Sechs der Gesellschaften, auf welche sich der Bericht bezieht, melden, dass, obwohl die Unfallhäufigkeit seit der Einführung der Einmannwagen zugenommen hat, die Unfälle im allgemeinen leichter Natur seien. Nach den Behauptungen einer anderen Gruppe von Gesellschaften ist die Zahl der Unfälle ungefähr gleich geblieben.

Eine Frage, ob Unfälle direkt auf die Tatsache zurückzuführen sind, dass der Wagen von einem Mann bedient war, ist von 14 Gesellschaften bejahend beantwortet worden; die meisten Fälle hätten ihre

Ursache darin, dass der Führer durch Herausgabe von Geld oder Kupieren eines Billetes abgelenkt worden sei.

Es bliebe nun noch ein anderer Punkt zur Betrachtung übrig: die Einstellung des Publikums zu dem neuen Beförderungsmittel. Auch hier wieder spricht sich der Bericht für das neue System aus und weist darauf hin, dass sich das amerikanische Publikum im allgemeinen dieser Neuerung anpasse. Es wird hierzu bemerkt, dass in vielen Städten, wo sich besonders am Anfang ein Widerstand gegen den Einmannwagen geltend gemacht hat, dieser von Arbeiterkeisen ausgegangen sei.

Bei Beurteilung des Vorstehenden darf nicht vergessen werden, dass die Angaben aus dem Bericht einer Unternehmer-Organisation stammen, weshalb sie entsprechend einzuschätzen sind. Wenngleich man sagt: „Zahlen lügen nicht“, so können es doch die Leute, welche sie verwenden. Wir hoffen, in einem späteren Artikel den Standpunkt der Arbeiter auseinanderzusetzen und ihre mit dem Einmannwagen gemachten Erfahrungen zu schildern.

Der Schulunterricht an Schifferkinder in Frankreich.

In der Januar-Nummer des Mitteilungsblattes haben wir einige Einzelheiten darüber gebracht, was in Holland zur Erteilung von Elementarschulunterricht an die Kinder der Binnenschiffer getan worden ist. Da der Artikel ziemlich grosses Interesse erweckt hat, erscheint es uns wünschenswert, an dieser Stelle einige uns über diesen Gegenstand aus Frankreich zugegangene Mitteilungen wiederzugeben.

Es hat bisher in Frankreich keine gesetzliche Regelung des Schulunterrichts an Schifferkinder gegeben und städtische Behörden haben in dieser Richtung recht wenig Initiative an den Tag gelegt. In einem Bericht, der im Jahre 1923 vom Ausschuss für Unterricht und Schöne Künste anlässlich eines von einigen Abgeordneten eingebrachten Gesetzentwurfes betreffend die Errichtung von Elementarschulen für Schifferkinder der französischen Abgeordneten-Kammer unterbreitet worden ist, sind zwei Gemeinden angeführt, welche, dem Beispiel der Stadt Lyons, die 50 000 Franken zur Einrichtung solcher Schulen bewilligt hat, folgend, seit 1921 Unterrichtsklassen für Schifferkinder gebildet haben.

Im selben Bericht wird nachgewiesen, dass die Fluss- und Kanalbevölkerung Frankreichs ziemlich gross und damit die Notwendigkeit besonderer, den Erfordernissen angepassten Massnahmen für den Schulunterricht gegeben ist. Diese Bevölkerung zählte im Jahre 1921 11 474 Männer, 8 019 Frauen und 10 702 Kinder unter 15 Jahren. Man kann heute die Zahl der Kinder auf 15 000 schätzen, wovon zweifelsohne 7 500 noch im schulpflichtigen Alter sind. Angesichts der unzulänglichen Unterrichtsmöglichkeiten dürfte die im Bericht schätzungsweise angenommene Zahl der des Schreibens und Lesens unkundigen Kinder von 90 % sicherlich nicht zu hoch gegriffen sein.

Eine erfreuliche Ausnahme im Hinblick auf diese Vernachlässigung des Schulunterrichts der Schifferkinder macht das *Syndicat de la Batellerie*, eine Vereinigung von Schuteneignern, die im Jahre 1905 die *Enfance Batellière* gründete, eine Einrichtung, welche die „Schaffung von Internaten, Schulen und sonsti-

gen Unterrichtsanstalten für Schifferkinder an Schifffahrtszentren“ bezweckt. *L'Enfance Batellière* besitzt ein Internat für hundert Knaben; es ist im Château de Conflans-Sainte-Honorine, einem eigens zu diesem Zwecke erworbenen und im Jahre 1923 eröffneten Anwesen eingerichtet. Zu diesem Internat werden nur Schifferkinder im Alter von 8 bis 13 Jahren zugelassen. Zweck der Einrichtung ist, Elementarunterricht zu erteilen und die Schüler auf den Schifferberuf vorzubereiten. Daher sind der Schule Seilereien, Hufschmieden, Schreinereien etc. angegliedert.

Das Schulgeld beträgt jährlich 1 200 Franken; die Eltern sorgen auch für die notwendige Ausstattung ihrer Kinder. Freigebige Unternehmer im Schiffergewerbe, welche ein Interesse an den Kindern haben, gewähren Stipendien in verschiedener Höhe; diese werden unter die ärmeren Kinder, Waisen und Kinder von Kriegswitwen und grosser Familien verteilt.

Das *Syndicat Général de la Petite Batellerie*, ein der französischen Transportarbeiter-Föderation angeschlossener Schiffer-Verband, ist im Verwaltungsrat der *Enfance Batellière* vertreten. Dieser Verband versucht, den Staat zur Errichtung von Schulen an den Hauptverkehrscentren der Kanäle zu veranlassen. Diese Bemühungen hatten zum Ergebnis, dass eine Reihe von Abgeordneten im Jahre 1923 einen Gesetzentwurf zur Gründung staatlicher Elementarschulen für Schifferkinder einbrachten und dafür die Beistellung von 5 000 000 Franken forderten. Der Entwurf, welcher nicht angenommen wurde, bezweckte ähnliches, was auch in anderen Ländern mit grosser Kanalbevölkerung durchzusetzen versucht wurde, nämlich die Schifferkinder dem gesetzlichen Schulzwang zu unterstellen. Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass sie sich ständig auf der Fahrt befinden, ist die einzige Lösung des Erziehungsproblems für Schifferkinder die Gründung einer genügenden Anzahl Sonderschulen mit einheitlichem, zweckentsprechendem Lehrplan unter Benutzung der selben Schulbücher; die Aufsicht über diese Schulen müsste einem besonderen Inspektor für die Schulen von Schifferkindern übertragen werden, damit einheitliche Lehrmethoden und ununterbrochene Ausbildung gesichert sind.

Ferien für Transportarbeiter.

FINNLAND.

Nachdem auch die Transportarbeiterorganisationen verschiedener Länder bei Tarifverhandlungen Gewährung eines Erholungsurlaubs fordern, dürfte es von Interesse sein, jenen Teil des zwischen dem Finnischen Transportarbeiterverband und dem Konsumverein in Helsingfors vereinbarten Kollektivvertrages, der sich auf die Ferien bezieht, hier wiederzugeben:

„Jeder Arbeiter erhält einen bezahlten Sommerurlaub zwischen dem 15. Mai und dem 15. September und zwar, wenn er vor dem 8. September mindestens 6 Monate im Dienste der Genossenschaft steht, eine Woche, nach einem Jahre zwei Wochen, nach 5 Jahren drei Wochen, nach 10 Jahren einen Monat“.

Eine ähnliche Regelung besteht in anderen Städten. Sie gilt sowohl für Chauffeure wie für die übrigen Transportarbeiter.

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen des russischen Luftfahrtpersonals.

Auf unsere Anfrage erhielten wir vom russischen Transportarbeiterverband die nachfolgenden Angaben über die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals des russischen Luftverkehrs:

Flieger, Bordmechaniker wie auch das sonstige Luftfahrtpersonal sind auf dem Industrieprinzip im Verband der Transportarbeiter organisiert, zu denselben Bedingungen, wie die Arbeiterkategorien des lokalen Verkehrs, und bilden vorläufig keine getrennte Sektionen. Die Frage der evtl. Gründung von Sektionen in unserem Verbands wird gegenwärtig vom Vorstand erwogen.

Insgesamt sind in unserem Verbands gegenwärtig ungefähr 1500 Flieger u.s.w. organisiert, wobei zu berücksichtigen ist, dass dem Verband nur die Arbeiter des Zivilluftverkehrs angehören.

Gegenwärtig gibt es in der USSR drei Luftfahrtorganisationen mit regelmässigem Post- und Personenverkehr, u. zw. die:

„DERULUFT“-Gesellschaft, Route Moskau-Königsberg-Berlin.

„UKRWOSDUCHPUTJ“, Route Moskau-Charkow-Rostow am Don-Baku-Teheran.

„DOBROLJOT“-Gesellschaft mit Verkehrslinien in Mittelasien und in der burjatisch-mongolischen Republik.

Ausser diesem ständigen Post- und Personenverkehr über die oben angezeigten Fahrtrouten, bedienen die Gesellschaften „DOBROLJOT“ und „UKRWOSDUCHPUTJ“ auch die Landsbevölkerung, indem sie den Kampf gegen die Schädlinge der Landwirtschaft führen, ferner befassen sie sich auch mit Aero-Photographie.

Für das gesamte Luftfahrtpersonal schliesst der Verband mit den genannten Organisationen Kollektivverträge ab, in welchen Einstellungs- und Entlassungsbedingungen, Leistungsnormen, Löhne, Art der Beilegung evtl. Konflikte zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgebern, Normen der Verabfolgung von Dienstkleidung, Urlaub u.s.w. festgesetzt werden.

Laut Angaben für das Jahr 1926—1927 schwankt der durchschnittliche Monatslohn eines Fliegers zwischen 500 und 800 Rubel, der Lohn eines Bordmechanikers zwischen 400 und 700 Rubel; der Lohn der übrigen qualifizierten Arbeitergruppen, die in Garagen und Werkstätten beschäftigt werden, zwischen 175 und 300 Rubel.

Der Lohn der Flieger und Bordmechaniker schwankt je nach der Saison. In der Sommerperiode steigt er bedeutend, da während der Flüge Kilometergeld und Tagesdiäten gewährt werden.

Die Luftschifffahrt wird sich in den nächsten Jahren anscheinend bedeutend erweitern, da die Eröffnung neuer Post- und Personenverkehrslinien in Aussicht genommen ist.

Internationale Aktion der Kraftfahrer.

Am 19. und 20. Dezember tagte in Amsterdam der Kraftfahrer-Beirat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Anwesend waren: J. Guinchard (Frankreich); E. Bevin und A. Henderson (Grossbritannien); A. Reitz (Deutschland); A. Forstner (Oesterreich), — vertrat gleichzeitig den deutschen Transportarbeiter-Verband in der Tschechoslowakei —; A. Büchi (Schweiz); C. Sormani und L. W. Peterse (Holland); ferner N. Nathans, Sekretär der I.T.F.

Die Organisationen von Dänemark, Schweden und Finnland entschuldigten ihr Ferubleiben und wünschten den Arbeiten besten Erfolg. Ein gleiches Schreiben lief auch von den Chauffeuren der englischen Organisation der Bediensteten bei den Konsumvereinen ein.

Sekretär Nathans skizzierte die künftigen Aufgaben des Kraftfahrer-Beirats und schlug als dessen Vorsitzenden Kollege Forstner vor, der auch einstimmig gewählt wurde.

Der zweite Tagesordnungspunkt: „Die Pariser Beschlüsse der Kraftfahrer und deren Verwirklichung“ bildete den Gegenstand ausführlicher Besprechungen, die zur einmütigen Annahme des nachfolgenden internationalen Programmes für die Berufskraftfahrer führten.

PROGRAMM

über die Forderungen der Berufskraftwagenlenker.

A. Soziale Angelegenheiten.

I. Öffentlich-rechtliche Angelegenheiten in bezug auf das Dienst- und Arbeitsverhältnis.

1.) In allen Ländern ist die Durchführung nachfolgender Mindestforderungen zur Schaffung von Arbeiterschutzgesetzen und (oder) beim Abschluss von Arbeitsverträgen für Berufskraftfahrer anzustreben:

Achtstundentag bzw. 48-Stundenwoche,
Höchstzulässige Ueberstundenleistung pro Tag und pro Woche,
Vergütung der Ueberstunden,
Urlaub unter Fortzahlung des Lohnes,
Angemessene Ruhepausen,
Wöchentliche Ruhezeit,
Anstellungs- und Entlassungsbedingungen,
Fortzahlung des Lohnes bei Verhinderung zur Leistung des Dienstes infolge Krankheit, behördlicher Massnahmen u. s. w.,
Schutzmittel gegen die Einwirkung der Witterung.

Die für die Arbeiter der Industrie geltende Sozialgesetzgebung muss auch auf die Berufskraftfahrer Anwendung finden.

II. Soziale Versicherung, Haftpflichtversicherung, Schutz für Gesundheit und Leben des Berufskraftwagenlenkers, Unfall- und Krankheitsverhütung.

2.) Schaffung ausreichender gesetzlicher Versicherungseinrichtungen für den Fall eintretender Berufsinvalidität, des Alters oder des Todes des Berufskraftwagenlenkers.

3.) Haftpflichtversicherungszwang für alle Automobilbesitzer für Wagen und Chauffeure, im Gesetz verankert.

4.) Zulassung nur solcher Wagen mit Explosions-

motoren, die eine Vorrichtung zur automatischen Inbetriebsetzung des Motors aufweisen.

B. Zulassung zur Lenkung von Kraftfahrzeugen.

Ausbildung, Fahrschulen, Prüfung, Führerschein, Internationaler Führerschein.

5.) Alle Bewerber um einen Führerschein für ein mechanisch betriebenes Fahrzeug müssen sich zur Feststellung ihrer körperlichen Eignung einer Untersuchung unterziehen. Diese Untersuchung hat sich hauptsächlich auf das Seh- und Hörvermögen, die Herztätigkeit und die allgemeine Eignung zu erstrecken. Die Untersuchung hinsichtlich der allgemeinen Eignung müsste auch eine Prüfung daraufhin umfassen, ob der Antragsteller an einer Krankheit oder an einem körperlichen Gebrechen leidet, wodurch ein von ihm zu lenkendes Fahrzeug zu einer Quelle ständiger Gefahren für das Publikum werden würde.

6.) Personen unter 21 Jahren sollen für die Ausstellung eines Führerscheines für mechanisch betriebene Fahrzeuge, gleich welcher Art, ausser Betracht bleiben.

7.) Einheitliche Regelung der Ausbildungsvorschriften. Einheitliche Mindestvorschriften über die ärztliche, theoretische und praktische Prüfung von Kraftwagenlenkern.

8.) Nur öffentliche Stellen (Staat, Land, Gemeinden, gemeinwirtschaftliche Anstalten) sind berechtigt, Fahrschulen zu errichten und zu unterhalten. Alle Fahrschulen stehen unter behördlicher Aufsicht. In die Kommission zur Ueberwachung der Fahrschulen sollen nebst Vertretern der zuständigen Behörden, den Vereinigungen der Kraftwagenbesitzer und der selbstfahrenden Unternehmer auch Vertreter der Berufsvereinigung der Kraftwagenlenker beigezogen werden.

9.) Lehrpersonen für den praktischen Unterricht an Fahrschulen müssen mindestens selbst fünf Jahre berufsmässig Kraftwagen geführt haben und ihre Eignung zum Lehrberuf an Fahrschulen durch eine Prüfung dartun.

10.) Personen, die die im Punkt 9 aufgezählten Eigenschaften einer Lehrperson nicht besitzen und nicht amtlich zur Ausübung der Lehrtätigkeit an Fahrschulen ermächtigt sind, ist die Erteilung von Unterricht im Lenken von Kraftfahrzeugen bei Androhung von strengen Strafen zu verbieten.

11.) Alle Bewerber um einen Führerschein müssen eine theoretische und praktische Prüfung ablegen. Sie müssen hierzu das Zeugnis über den erfolgreich abgelegten Besuch einer öffentlichen Fahrschule vorlegen.

12.) An den theoretischen und praktischen Prüfungen der Anwärter für die Lenkung von Kraftfahrzeugen müssen als Kommissionsmitglieder auch Vertreter der Berufsvereinigung der Kraftfahrer teilnehmen.

13.) Nach erfolgreich abgelegter theoretischer und praktischer Prüfung wird die Erlaubnis zur Lenkung von Kraftfahrzeugen erteilt (Führerschein). Die Führerscheine sollen getrennt für Amateure und Berufsfahrer nach folgenden Kategorien ausgestellt werden:

- a.) für Krafträder,
- b.) für leichte Kraftwagen,
- c.) für Kraftfahrzeuge aller andern Art.

14.) Am Sitze jeder behördlichen Verwaltungsstelle, der das Recht zusteht, auf Antrag der Prüfungskommission Führerscheine auszustellen, bzw. diese Führerscheine wieder zurückzunehmen, ist eine Kommission unter Beiziehung von Vertretern der Berufsvereinigung der Kraftfahrer einzusetzen, die über die Zulässigkeit der Entziehung des Führerscheines unter Ausschluss jeder anderen Instanz allein zu entscheiden hat.

15.) Ausstellung internationaler Führerscheine für die Berufskraftwagenlenker in allen Ländern für alle Länder, die dem internationalen Abkommen über den Kraftwagenverkehr beigetreten sind.

C. Sonstige berufliche Angelegenheiten.

16.) Entlassung des Berufskraftwagenlenkers aus der Mithaftung auf Grund von Automobilhaftpflichtgesetzen.

17.) Schaffung von Kraftfahrbeiräten am Sitze der Zentralverwaltung in allen Ländern, in welchen die Berufsvereinigungen von Kraftfahrern eine entsprechende Vertretung finden sollen.

18.) Verpflichtung der Regierungen zur Aufnahme der Unfallstatistik und der Ursachen der Unfälle, gegliedert in Auto-, Strassenbahn- und allgemeinen Strassenverkehr (Fuhrwerke und Radfahrer).

D. Forderungen zum Internationalen Abkommen über den Kraftwagenverkehr vom 11. Oktober 1909.

Das internationale Abkommen über den Kraftwagenverkehr vom 11. Oktober 1909 soll durch folgendes ergänzt werden:

19.) Dass Berufskraftwagenlenkern während einer vorübergehenden beruflichen Tätigkeit ausserhalb ihres Heimatlandes der volle Genuss aller ihnen aus dem Dienstvertrag und nach den Gesetzen ihres Heimatlandes zustehenden Ansprüche gewährleistet bleibe.

20.) Einheitliche Regelung der Ausbildungsvorschriften. Einheitliche Mindestvorschriften über die ärztliche, theoretische und praktische Prüfung von Kraftwagenlenkern.

21.) Ausstellung internationaler Führerscheine für die Berufskraftwagenlenker in allen Ländern für alle Länder, die dem internationalen Abkommen über den Kraftwagenverkehr beigetreten sind.

22.) Neuabschluss einer Vereinbarung mit internationaler Geltung für den allgemeinen Strassenverkehr (Automobile, Pferdefuhrwerke, Radfahrer und Fussgänger).

23.) Einheitliche internationale Festsetzung der Vorschriften über das Befahren der rechten Strassen- seite in allen Ländern des Kontinents.

24.) Internationale Aufstellung von Grundsätzen über das Recht der Fortsetzung der Fahrt an Strassenkreuzungen (Vorfahrtsrecht).

25.) Verbesserung der Strassendecke in allen Ländern durch modernen Belag.

26.) Obligatorische Durchführung der Vorschriften über die Anbringung von Warnungstafeln und Signalen durch bildliche Darstellung (ohne Schriftzeichen in irgendeiner Sprache, damit die Chauffeure aller Nationen die Gefahr zu erkennen vermögen) an schie-nengleichen Kreuzungen von Eisenbahnen und an gefährlichen Wegstellen auf Landstrassen.

27.) Anbringung von Abwinkervorrichtungen und deren Beleuchtung bei Dunkelheit an Fahrzeugen, die mit mechanischer Kraft betrieben werden.

28.) Kann die Bremse eines Anhängewagens nicht vom Führersitz des Kraftwagens aus bedient werden, so muss ohne Rücksicht auf das Gesamtgewicht des Anhängewagens ein Bremser auf dem Anhängewagen mitgeführt werden. Zwischen dem Lenker des Kraftwagens und dem Bremser auf dem Beiwagen muss die Möglichkeit der Verständigung bestehen.

29.) Die Führersitze an Lastkraftwagen und an Anhängern müssen mit Metallfedern und Polsterungen versehen und gegen Wind und Wetter geschützt sein.

30.) Kraftwagen müssen je nach Alter und Abnutzung genügend oft im Verlaufe des Jahres von einer behördlich autorisierten Fachanstalt oder von fachkundigen behördlichen Beamten auf ihre Betriebssicherheit geprüft werden.

Nach Kenntnisnahme dieses Programms durch den Generalrat der I.T.F. wird es dem Internationalen Gewerkschaftsbunde, den gewerkschaftlichen Landeszentralen, der Verkehrskommission des Völkerbundes, dem Internationalen Arbeitsamt und den Regierungen, — darunter die französische in ihrer Eigenschaft als federführende Körperschaft bei den Verhandlungen über das Internationale Abkommen für den Kraftwagenverkehr vom Jahre 1909 — übermittelt werden. Ferner wird das Programm den nicht angeschlossenen Kraftfahrer-Verbänden zugesandt, mit der Aufforderung, sich für dessen Verwirklichung einzusetzen. Um die Kraftfahrer aller Länder mit seinem Inhalt vertraut zu machen und sie für die gemeinsame Aktion zu gewinnen, soll es zunächst in sechs Sprachen übersetzt, in Broschürenform herausgegeben werden.

Nach Behandlung des dritten Punktes der Tagesordnung:

„Beteiligung der I.T.F. als Vertreterin der Kraftfahrer an Sitzungen von Völkerbundsinstanzen, die sich mit Verkehrsfragen befassen“ wurde beschlossen, die Kameraden Forstner, Henderson, Reitz und Guinard als Vertreter der I.T.F. zu diesen Sitzungen zu entsenden. Als Stellvertreter wurde Kamerad Sormani bestimmt; ferner sollen die Organisationen Dänemarks und Spaniens aufgefordert werden, je einen weiteren Stellvertreter in Vorschlag zu bringen.

Zum Punkt 4: „Die Internationale Arbeitskonferenz in Genf vom Jahre 1928 und die Kraftfahrer“ beschloss der Beirat, einen Bericht über die Unfallgefahren für Berufskraftfahrer ausarbeiten zu lassen und genannter Konferenz zu unterbreiten. Darin sollen insbesondere

folgende Punkte behandelt werden: 1.) Vergiftungen durch Kohlenoxydgase, 2.) Verletzungen durch Drehkurbeln, 3.) Fehlende Bremsen auf Anhängerwagen, 4.) Nervenerkrankungen infolge Ueberanstrengung. Um hierzu einwandfreies Material zu sammeln, wird den angeschlossenen Organisationen ein diesbezüglicher Fragebogen zugesandt werden.

Schliesslich wurde noch beschlossen, dass die der I.T.F. angehörigen Organisationen verpflichtet werden sollen, den in ihrem Lande zum vorübergehenden Aufenthalt befindlichen Mitgliedern einer der I.T.F. angeschlossenen Organisation Rat und werktätige Hilfe, Rechtsschutz und Unterstützung im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen nach den in ihren

Satzungen festgesetzten Grundsätzen in dem selben Ausmass wie den Mitgliedern der eigenen Organisation angedeihen zu lassen. Zu diesem Zwecke sollen u. a. besondere, von der I.T.F. auszugebende Marken in die Mitgliedsbücher oder -karten der betreffenden eingeklebt werden.

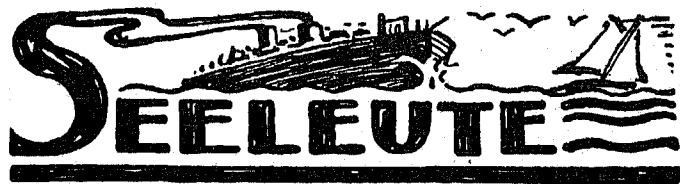
Ferner wird dem nächsten Vollkongress der I.T.F. ein Antrag unterbreitet, demzufolge vom Kongresse festgestellt werden soll, dass die Interessen der Berufskraftfahrer nur dann wirkungsvoll vertreten

werden können, wenn die Berufskraftfahrer ohne Unterschied der Kategorie in jedem Lande der zuständigen Organisation angeschlossen sind. Als organisationszuständige Berufsorganisation der Kraftfahrer sind jene Verbände zu betrachten, die der Landeszentrale der Gewerkschaften des betreffenden Landes und der I.T.F. angehören.

Um den Mitgliedern des Beirats zu ermöglichen, die Verkehrsverhältnisse in den verschiedenen Grossstädten kennen zu lernen, sollen die Sitzungen des Kraftfahrer-Beirats abwechselnd in verschiedenen Städten abgehalten werden. Als nächster Tagungsort wurde London bestimmt.



Der Kraftfahrer-Beirat.



Freisprechung Giuletis.

Wie man sich erinnern wird, wurde die mächtige italienische Seeleuteföderation, nachdem sie lange von den faschistischen Gewalttätigkeiten verschont geblieben war, Anfang 1924 bei einer Generalversammlung Gegenstand eines heftigen, bewaffneten Angriffes und seither steht sie unter der Kontrolle eines Regierungs-

kommissars. Diese Massnahme konnte aber weder den Behörden, noch den Reedern genügen, die in der Seeleuteföderation und besonders in der „Garibaldi“, der von ihr gegründeten Schifffahrtsgenossenschaft, auch weiterhin eine ständige Gefahr für ihren Seelenfrieden erblickten. Das Interesse, welche die faschistischen Behörden der Seeleuteföderation sowohl als der „Garibaldi“ gegenüber an den Tag legten, war nicht rein platonischer Art. Die Föderation besass nämlich ein Vermögen von über 10 Millionen Lire and das Vermögen der „Garibaldi“, deren Aktionäre nur Seeleute waren, war noch weit grösser. Es ist daher begreiflich, dass man sich nach so gut gespickten Kassen gelüsten liess. Im September 1925 besetzten nun die Faschisten, sei es in der Annahme, dass die Seeleute noch nicht zahm genug seien oder der Kommissar seine Autorität nicht nach dem Sinne seiner Auftraggeber ausübe,

das Hauptbüro der Föderation und richteten dort das Sekretariat einer faschistischen Seeleute-Föderation ein mit dem Alleinrecht zur gewerkschaftlichen Organisierung der italienischen Seeleute.

Es stellte sich jedoch heraus, dass die Millionen der Föderation unauffindbar waren und die Behörden konnten es dabei nicht belassen. In diesem Zusammenhang muss noch gesagt werden, dass Kapitän Giuseppe Giulietti, Sekretär der Föderation und Vorsitzender der „Garibaldi“, der das volle Vertrauen der Seeleute genoss, von einer Generalversammlung im November 1923 ermächtigt worden ist, 12 Millionen des Verbandsvermögens nach eigenem Gutdünken anzulegen, um sie für den Fall einer Beschlagnahme sicherzustellen. Giulietti ist nun voriges Jahr mit einigen seiner Freunde verhaftet und ins Gefängnis Regina-Boeli zu Rom gebracht worden unter der Anklage, sich widerrechtlich, zum Schaden der Seeleuteföderation, Geldmittel angeeignet zu haben. Nach einer langen Untersuchungshaft hat nun der römische Gerichtshof sein Urteil gefällt. Es lautet auf 2—6 Jahre Gefängnis und Geldstrafen für die „Komplizen“ Giuliettis, während dieser selbst freigesprochen wurde, „da das Strafverfahren infolge der Amnestie niedergeschlagen“ worden sei.

Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern.

NORWEGEN. (Schluss).

In Norwegen ist seit 1903 eine Verordnung über die Unterkunftsverhältnisse an Bord von Schiffen in Kraft. Diese Verordnung ist wiederholte Male, zuletzt am 25. August 1922, abgeändert worden. Sie enthält u. a. folgende Bestimmungen.

An Bord der Fahrzeuge von 200 B.R.T. und mehr muss jeder als Schlafstätte für die Besatzung dienende Raum je Kopf mindestens 3,96 qm. Flächeninhalt haben einschliesslich des von den Betten, Tischen und Bänken, jedoch nicht von Schränken und andern eingebauten Möbeln eingenommenen Raumes. Pro Mann müssen mindestens 1,30 qm. Fussboden entfallen einschliesslich des von Tischen und Bänken, nicht aber von eingebauten Betten, Schränken und andern Möbeln eingenommenen Raumes.

Die Kajüten müssen auf Schiffen von 200 und mehr Tonnen vom Fussboden bis zur Decke gemessen mindestens 1,85 m. auf Schiffen von 1 000 und mehr Tonnen mindestens 2 m. hoch sein. Auf Dampfschiffen von 200 und mehr Tonnen müssen besondere Schlafräume für das Deck- und das Maschinenraumpersonal vorhanden sein.

Auf Dampfschiffen von 1 000 und mehr Tonnen, jedoch unter 1 500 t., dürfen höchstens 4 Mann in einem Schlafraum untergebracht werden, auf solchen von 1 500 oder mehr Tonnen höchstens 2 Mann. Falls die Gesamtzahl der Besatzung eine ungerade ist, so können in einem Schlafraum auch 3 Mann untergebracht werden.

Die Schlafräume müssen ausreichend geschützt sein vor Wasser oder Ausdünstungen der Ladung oder des Kohlenwassers. Die Kajüten dürfen sich nicht unter der Hauptbrücke vor dem Kollisionsschott befinden und auf Frachtschiffen von 100 und mehr Tonnen dürfen die Unterkunftsräume des Maschinenpersonals nicht im Back liegen. Es ist verboten, einen Zugang zu den Ketten- und Kabelräumen oder zu den Kellern in den Schlafräumen einzurichten.

Der Fussboden, die Wände und die Decke müssen so beschaffen sein, dass sie gegen Kälte und Feuchtigkeit ausreichend geschützt sind und leicht gereinigt werden können. Sind Fussboden und Wände aus Eisen, Stahl oder ähnlichem Material, so muss die innere Kajütenwand so mit Holz verschalt werden, dass die Wandbekleidung nicht unmittelbar auf dem Metall angebracht ist. Nach der Meeresseite zu ist unter der Verschalung eine Schicht Filz, Pappe oder eine ähnliche Materialschicht aufzulegen. Der Fussboden muss auf andere Art so bedeckt oder isoliert werden, dass keine Feuchtigkeit ins Innere dringen kann.

Die Schlafräume müssen luftig und die Ventilation derart sein, dass der Zutritt an frischer und die Entweihung verbrauchter Luft selbst wenn die Ventilatoren, die Fenster und Türen geschlossen sind, in ausreichendem Masse erfolgen kann.

Jedes Besatzungsmitglied muss ein eigenes Bett von mindestens 60 cm. Breite und 1,84 m. Länge — Innenmasse — haben. Auf Schiffen von über 1 000 Tonnen müssen die Betten aus Metall oder überzinktem Eisen sowie mit Springfederunterlagen versehen sein. Es ist verboten, ein Bett niedriger als 30 cm. vom Boden entfernt oder mehr als zwei Betten übereinander anzubringen. Der Abstand zwischen den beiden Betten sowie zwischen dem oberen Bett und der Kajütendecke darf nicht mehr als 75 cm. betragen. Die Betten dürfen nicht nebeneinander aufgestellt werden ausser auf Fischereifahrzeugen, wo 2 Betten nebeneinander eingerichtet werden dürfen. In diesem Falle müssen sie aber durch ein mindestens 30 cm. hohes Schott, vom Fusse der Bettstelle ab gemessen, getrennt sein.

Vor oder in der Nähe jedes Schlafraumes ist ein gut gelüfteter Schrank zur Aufbewahrung der Arbeitskleider anzubringen und in jedem Schlafraum fortschaffbare Schränke oder Kisten zur Verwahrung der sonstigen Behältnisse des Seemanns.

Ueber der Tür jedes Schlafraumes ist anzugeben, für wieviel Mann derselbe bestimmt ist. Diese Markierung muss ins Holz geschnitten oder auf eine andere dauerhafte Art (nicht durch Aufmalung) angebracht sein.

Auf Schiffen von 1 000 und mehr Tonnen müssen für das Deck- und das Maschinenpersonal besondere Räume zur Einnahme der Mahlzeiten zur Verfügung stehen. Diese Messräume müssen hell und gut gelüftet und heizbar sein. Auf Schiffen, wo kein besonderer Messraum für die Besatzung vorhanden ist, müssen die Schlafräume mit einem genügend grossen Tisch und einer genügenden Anzahl Bänke ausgestattet sein; in diesem Falle ist ferner ausserhalb des Raumes ein Schrank zur Aufbewahrung des Proviantes und des Tafelgeräts bereitzustellen.

Auf Schiffen unter 1 000 Tonnen muss in jedem ten in Messräumen einzunehmen.

Auf Schiffen unter 1 000 Tonnen muss in jedem Schlafraum ein Waschtisch, sowie die nötige Anzahl Waschbecken stehen, falls kein besonderer Waschraum vorhanden ist. Auf Schiffen von 1 000 und mehr Tonnen sind für die Mannschaft Waschräume bereitzustellen. Diese müssen genügend gross und für je zwei der wachhabenden Mannschaftsmitglieder muss ein Waschtisch vorhanden sein. Ist aber der Schlafraum bereits mit der erforderlichen Anzahl Waschtische ausgestattet, so ist ein besonderer Waschraum nicht nötig. Auf Schiffen mit 1 000 und mehr Tonnen ist für das Maschinenpersonal ein besonderer Waschraum einzurichten u. zw. mit je einem Waschtisch für zwei Leute der wachhabenden Mannschaft. Auf Dampfschiffen von 1 500 und mehr Tonnen müssen in

den Wasch- oder in besonderen Räumen Wannen- oder Brausebäder vorhanden sein. Die Mannschaft soll Zugang zum warmen Wasser haben oder sich solches auch verschaffen können, wenn der Dampf abgestellt ist.

Jedes Schiff mit einem Inhalt von 100 und weniger Tonnen muss besondere Klosetts für die Besatzung haben. Für je 10 Mann muss mindestens ein Klosett vorhanden sein.

Auf Schiffen mit einer 12köpfigen und grösseren Besatzung muss eine Krankenkajüte eingerichtet sein mit mindestens :

| | |
|----------|--|
| 1 Bett | wenn die Besatzung 12—17 Mann stark ist, |
| 2 Betten | „ „ „ 18—30 „ „ „ |
| 3 „ | „ „ „ 31—45 „ „ „ |
| 4 „ | „ „ „ 46 u. m. „ „ „ |

Die Schlaf- und Messerräume, Proviantkammern, Wasch- und Baderäume sowie Klosetts müssen täglich gereinigt und gelüftet werden; das selbe gilt hinsichtlich der Krankenkajüte, sofern diese im Gebrauch ist.

Die täglichen Reinmachearbeiten obliegen der Besatzung. Sie haben an Sonn- und Festtagen und wenn sich das Schiff im Hafen befindet in der Freizeit, in andern Fällen unter der Arbeitszeit zu erfolgen.

Eine gründliche Reinigung muss dreimal jährlich, sowie bei Erneuerung der Besatzung und falls dies andere Umstände notwendig machen — z.B. eine ansteckenden Krankheit — stattfinden.

Rationen.

In Norwegen sind die auf Schiffen zu verabfolgenden Lebensmittelrationen durch eine Verordnung festgesetzt. Wir geben nachstehend eine anhand dieser Verordnung zusammengestellte Uebersicht über die jedem Besatzungsmitglied zustehenden Rationen :

| | Gramm |
|---|-------|
| 1.) Brot nach Bedarf; es ist ein Maximum festgesetzt für hartes Brot von täglich | 500 |
| frisches Brot | 750 |
| 2.) Salzfleisch, einschliesslich Knochen, täglich | 625 |
| 3.) Frisches Fleisch, einschliesslich Knochen, täglich | 600 |
| Fleischkonserven täglich | 350 |
| oder | |
| Fleischkonserven | (250 |
| und Salzfleisch | (200 |
| oder | |
| Dörrfleisch | 400 |
| 4.) Gesalzener oder frischer Speck, als Beilage zum Fleisch | 100 |
| 5.) Gesalzener Fisch täglich | 350 |
| oder | |
| getrockneter | 300 |
| oder | |
| frischer oder gesalzener Fisch in Tonnen | 500 |
| (Das Gewicht des frischen Fisches wird erst nach dem Putzen festgestellt; Salzheringe werden nach Belieben verabfolgt.) | |
| oder | |
| Fleischkonserven | 350 |
| 6.) Butter oder Margarine, wöchentlich | 500 |
| oder | |
| mangels solcher. Olivenöl | 1/2 l |
| oder | |
| eine genügende Menge Marmelade oder Frucht- | |

Gramm

gelee zu der Hälfte der oben angegebenen Mengen Butter oder Oel.

| | |
|--|--------------|
| 7.) Zucker, wöchentlich | 350 |
| (Die zur Zubereitung der Mahlzeiten erforderlichen Mengen Butter und Zucker sind in den obenerwähnten Rationen nicht inbegriffen.) | |
| 8.) Ungeröstete Kaffeebohnen, wöchentlich | 225 |
| 9.) Thee, wöchentlich | 25 |
| 10.) Weizenmehl, wöchentlich | 1 000 |
| 11.) Kartoffeln oder andere frische Knollengewächse, wöchentlich | 3 000 |
| oder | |
| mangels solcher, getrocknete oder konservierte | 300 |
| 12.) Frisches oder Salzgemüse, wöchentlich | 1 000 |
| oder | |
| Gemüsekonserven | 300 |
| oder | |
| Dörrgemüse | 100 |
| 13.) Getrocknete Früchte zur Zubereitung der Mahlzeiten, wöchentlich | 100 |
| oder | |
| Eingemachtes | 200 |
| bei über 33° nördlicher Breite | 150 |
| in den nördlichen Eismeeren | 300 |
| 14.) Kondensierte Milch für den Kaffee, wöchentlich | 150 |
| (die zur Zubereitung der Mahlzeiten nötige Milch ist hier nicht inbegriffen; wenn Milch selbst zu einem ziemlich hohen Preise nicht beschafft werden kann, so wird die wöchentliche Zuckerration um 100 gr. erhöht.) | |
| 15.) Erbsen, Bohnen, Grütze, Reis, wöchentlich (täglich wird zum Frühstück ausser Kaffee und Butterbrot noch Hafergrütze gegeben; je Kopf und Woche werden hiervon 500 gr. verwendet.) | Liter 1/3 |
| 16.) Salz, Senf, Pfeffer und Essig, soweit für die Mahlzeiten erforderlich. (Die Besatzung erhält ferner ein ausreichendes Quantum Essig wenn kein Zitronensaft verabfolgt wird.) | |
| 17.) Zitronensaft wird täglich verabreicht wenn keine frischen Kartoffeln vorhanden sind oder wenn Krankheiten wie Skorbut oder Beriberi auftreten. In diesem Falle erhält jedes Mannschaftsmitglied 2 Esslöffel (zirka 30 gr.) täglich und eine entsprechende Menge Zucker, sowie 1/4 l. Zitronensaft wöchentlich. | |
| 18.) Wasser, wöchentlich | 35 |
| zur Zubereitung der Mahlzeiten und zu Trinkzwecken. In diesem Quantum ist das dem Maschinenpersonal zustehende Trinkwasser, dem auf je ein Liter ein Löffel voll Hafermehl beigefügt wird, nicht inbegriffen. | |

NOTIZEN

Günstige Resultate im englischen Luftverkehr.

Die „Imperial Airways“, eine britische, von der Regierung subventionierte Luftverkehrsgesellschaft mit einem Kapital von £ 1 000 000 veröffentlicht soeben ihre Betriebsergebnisse über das mit dem 31. März 1927 endigende Geschäftsjahr. Sie konnte zum ersten Mal seit ihrer Gründung einen Gewinn verzeichnen. Das vorige Geschäftsjahr schloss mit einem Verlust von über £ 24 000 ab, während in diesem Jahre nach beträchtlichen Abschreibungen ein Reingewinn von £ 11 461 erzielt wurde. Die Betriebskosten konnten um 21 % vermindert werden, sodass jetzt die Passagierbeförderung mit einem Gewinn erfolgen kann. Früher haben die Verluste mit der anwachsenden Zahl Fahrgäste zugenommen. Der Verkehr auf den Linien nach dem europäischen Kontinent wies eine Zunahme von 26 %, die Einnahmen im allgemeinen eine solche von 39 % auf. Seit 1. Januar 1925 sind 52 000 Fahrgäste befördert und insgesamt 2 500 000 Meilen zurückgelegt worden, ohne dass auch nur ein einziger Unfall vorgekommen wäre, bei dem Passagiere verletzt wurden.

Massnahmen in Frankreich gegen Kraftwagenunfälle.

Auf eine Anfrage in der französischen Kammer über die Massnahmen, welche die Regierung gegen die „beunruhigende Zunahme der Automobilunfälle“ zu tun gedenke, gab der Minister für Öffentliche Arbeiten, M. André Tardieu zu, dass, soweit die Strassen in Betracht kämen, eine Verbesserung der Kurven, Kreuzungen und Warnungszeichen notwendig sei und diese würde, soweit es die beschränkten im Budget für 1928 vorgesehenen Mittel erlaubten, auch vorgenommen werden. Es könne aber nicht versucht werden, die Fahrgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge herabzusetzen, da dadurch die französische Automobilindustrie, welche 450 000 Arbeiter beschäftigt, im Hinblick auf die ausländische Konkurrenz geschädigt würde. Bezüglich der Kraftwagenbeleuchtung könnten strengere Massnahmen getroffen werden. Beim Parlament soll ein Entwurf eingebracht werden, worin strengere Strafen, besonders beim Weiterfahren nach einem Unfall, vorgesehen sind. Der Minister teilte schliesslich noch mit, dass sich der Landesverband der Touristenvereine bereit erklärt habe, dem Staat eine Summe von 200 000 Franken zur probewweisen Einführung eines Automobilpolizeidienstes auf den Strassen zur Verfügung zu stellen.

Die Rationalisierung bei den deutschen Eisenbahnen.

Dr. Dormmüller, der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, hielt neulich einen von der Berliner Industrie- und Handelskammer veranstalteten Vortrag über die „Rationalisierung bei der Reichsbahn“. Nachstehend geben wir einiges aus seinen Ausführungen wieder, was direkt auf die Lage des Personals Bezug hat.

Als erste Rationalisierungsmassnahme führte Dr. Dormmüller die Verminderung des Reichsbahnpersonals von 1 010 000 auf 700 000 Köpfe in den vergangenen Jahren an. Die Einführung der Kunze-Knoorr-Bremse, durch die man ein Drittel des gesamten Zugbegleitpersonals einsparen konnte, habe diesen Abbau wesentlich erleichtert. Durch andere Massnahmen habe die Personalverminderung keine Beeinträchtigung des Dienstes zur Folge gehabt. Im Gegenteil, 19 % Personen seien mehr befördert worden als vor dem Kriege und die Beförderungs-Gütermengen seien um 4 Prozent gestiegen. Dr. Dormmüller gab der Meinung Ausdruck, dass mit der Elektrifizierung von Reichsbahnstrecken sehr langsam vorgegangen werden soll, da ein Kilometer Elektrifizierung 200 000 Mark koste.

Eine Radio-Schule für Weltwirtschaft.

In Hamburg ist eine „Schule zur Weltwirtschaft“ ins Leben gerufen worden zu dem Zwecke, Vorträge mittels des Rundfunks zu halten. Im Kuratorium sind ausser Universitäten und Handelskammern auch die Gewerkschaften vertreten. Das Stoffgebiet umfasst in erster Linie Fragen der Betriebswirtschaftslehre, Organisation und Aufgaben der Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Handelspolitik, das Reparationsproblem, Steuerfragen, Geld- und Bankwesen, Gewerbe- und Industriefragen, soziale Probleme, Statistik und Konjunktur, Wirtschaftsgeographie, Warenkunde etc.

Der Kraftwagen und die Eisenbahn.

In jeder technischen Zeitschrift kann man einen Artikel über die durch die fortschreitende Verwendung des Kraftwagens, und über die durch die Konkurrenz der Eisenbahn, geschaffenen Verhältnisse finden. So bringt die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ in ihrer Nummer vom 13. Oktober 1927 zwei diesbezügliche Mitteilungen.

Danach ist auf den Eisenbahnen Estlands der Verkehr durch den Wettbewerb des Kraftwagens mit der Eisenbahn fühlbar zurückgegangen. Die Eisenbahnfahrt von Reval nach Pernau ist beispielsweise nur in 16 Stunden zu bewältigen, während die gleiche Strecke im Auto in vier Stunden zu schaffen ist. Ungeachtet des wachsenden Wettbewerbs des Kraftwagens sind die Personentarife auf den estländischen Bahnen fast alljährlich erhöht worden, was einen ständigen Rückgang der Anzahl der beförderten Personen zur Folge hat.

Kürzlich hat sich jedoch das estländische Verkehrsministerium veranlasst gesehen, den Fahrpreis in der II. Klasse herabzusetzen oder aber den Verkehr der Wagen II. Klasse einzustellen.

In Norwegen will die Staatsbahn in mehreren Teilen des Landes Kraftwagenlinien einrichten. Dadurch soll ein unnötiger Wettbewerb vermieden und ein wirtschaftliches Zusammenarbeiten zwischen den beiden Verkehrsmitteln erreicht werden. Das norwegische Parlament hat bereits die Einsetzung eines Komitees beschlossen, welches das Verhältnis zwischen Kraftwagen und Eisenbahn und deren gegenseitigen Wirkungsbereich näher untersuchen soll.

Die Ausdehnung des Londoner Verkehrs.

Im Jahre 1860 betrug die Zahl der im Zentrum Londons im Umkreise von 25 Meilen durch öffentliche Verkehrsmittel beförderten Personen 40 000 000. Diese Zahl ist im Jahre 1900 auf 280 000 000 und im Jahre 1925 auf über 3 252 000 000 gestiegen.

ESPERANTO

Auf dem Boden der Wirklichkeit bleiben!

In der November-Nummer des Organs der Internationale der Eisenbahn-Esperantisten „La Fervojisto“ glaubt die Redaktion, öffentlich ihr Bedauern darüber zum Ausdruck bringen zu sollen, dass das Sekretariat der I. T. F. mit jedem der angeschlossenen Länder wenn irgend möglich in der Landessprache korrespondiert. Wir müssten den Mut haben, nur in Esperanto zu korrespondieren!

So etwas lässt sich leicht aufs Papier schreiben, aber wie sehr wir auch immer betonen, dass die Einführung und die Anwendung der Hilfssprache Esperanto besonders für unsere Arbeiterbewegung äusserst wertvoll, und auf die Dauer sogar *notwendig* sein wird, möchten wir unseren Esperanto-Freunden, die so wie die „Fervojisto“-Redaktion denken, anraten, praktisch zu bleiben und die tatsächlichen Verhältnisse, so wie sie heute sind, nicht aus dem Auge zu verlieren.

Der betreffende Redakteur des „Fervojisto“ würde ein paar vernünftige Wochen zubringen können, wenn er hier in unserem Sekretariat unter den heutigen Umständen einmal probieren wollte seine Idee bezüglich der Korrespondenz zu verwirklichen.

Was wir gegen derartige Ideen einzuwenden haben ist vor allem, dass sie ein Hindernis sind oder ein solches werden können bei der ernstesten Propaganda und *praktischen* Vorbereitungsarbeit, die *unter Verwendung des Esperanto* noch verrichtet werden kann und muss, um die Arbeiterbewegung noch stärker als bis jetzt von der Notwendigkeit und dem Nutzen dieser Sprache zu durchdringen.

In dieser Richtung *könnte*, besonders vonseiten der „Fervojisto“ auf dem Gebiete der Eisenbahner- und übrigen Transportarbeiterbewegung noch manche nützliche Arbeit geleistet werden, wobei die S. A. T. (Weltorganisation der Arbeiter-Esperantisten) und die I. L. E. P. T. O. (internationales Organ für die Esperantisten unter dem Post-, Telegraphen- und Telephonpersonal) zum Vorbild dienen dürften.

Sind wir dann einmal durch unsere gemeinschaftliche Vorarbeit so weit, dass der Hauptvorstand *jeder* Organisation vom Wert des Esperanto voll und ganz überzeugt ist und beispielsweise über mindestens einen Kollegen verfügt, der die Korrespondenz in Esperanto zu führen in der Lage ist, dann werden wir nicht nur den Mut dazu aufbringen, sondern auch die praktische Möglichkeit haben, wenigstens einen grossen Teil unserer Rundschreiben, Briefe und Veröffentlichungen nur in der einen Hilfssprache auszusenden, was für alle eine *ungeheure* Ersparnis an Zeit, Geld und Arbeit bedeuten würde.

Der „Fervojisto“ und die Internationale der Eisenbahn-Esperantisten mögen daher ihre Kräfte praktischen Vorarbeiten dieser Art mehr als bisher widmen und anknüpfen bei der allgemeinen gewerkschaftlichen Tätigkeit, welche die I. T. F. zu verrichten hat.

Die praktische Anwendung des Esperanto innerhalb der I. T. F.

In dem Organ des belgischen Zentralverbandes der Strassen- und Kleinbahner werden die Leser durch eine in Esperanto abgefassten Notiz auf gewisse Artikel sowie auf die unternommenen Bemühungen aufmerksam gemacht, um mittels des Esperanto zwischen den belgischen Strassenbahnangestellten und den ausländischen Kollegen persönliche Beziehungen herzustellen.

Eingegangene Bücher.

„Proletaria Kantoro“ (Sammlung proletarischer Lieder), herausgegeben von der S. A. T. (Weltorganisation der Arbeiter-Esperantisten) im Jahre 1924. Enthält 74 Lieder aus 24 Ländern, mit Esperanto-Text und Musik . . . Preis M. 2.50
 „La morto de Blanjo“ (Der weisse Tod) von Jean Tousseul . . . „ 0.60
 „Rugo kaj blanko“ (Rot und weiss) Novellen von L. Ivu . . . „ 0.60
 „Karl Marx: Lia vivo kaj lia verko“ (Karl Marx: sein Leben und seine Werke) . . . „ 0.60
 Die Adresse der S. A. T. lautet: Colmstrasse 1/III, Leipzig (Deutschland).