

**ORGAN DER INTERNATIONALEN  
TRANSPORTARBEITERFÖDERATION**

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

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

**FREUNDSCHAFT!**

**E**s tobt in Oesterreich. Immer dreister tritt die Reaktion gegen unsere österreichischen Genossen auf. Von Abenteurern und Spitzbuben geführte Heimwehren greifen friedliche Arbeiterversammlungen mit Schusswaffen — Revolvern, Flinten und sogar Maschinengewehren — an; sie drohen, nach Mussolinis Beispiel, einen Marsch auf Wien an.

Fürsten und Grafen, Generale und hohe Beamte des alten Regimes, die es noch immer nicht verschmerzen können, dass die Republik ihre Vorrechte aufgehoben hat, sind die von allen bürgerlichen Parteien heimlich unterstützten Anstifter und werden von den Grossindustriellen, welche die Gewerkschaften zerstören und mit der Arbeiterschutzgesetzgebung aufräumen möchten, reichlich mit Geld versehen. Sie verlangen die Abschaffung des allgemeinen Wahlrechtes, um den Einfluss der Arbeiterklasse schmälern zu können, sie fordern die Abänderung der Verfassung, obwohl ihnen dazu die Mehrheit im Parlamente fehlt.

Der Tag naht heran, an dem die österreichischen Arbeiter die Mehrheit im Parlament besitzen und ähnlich wie in der Hauptstadt Wien, auch das Ruder des Staates in die Hand nehmen werden. Dagegen wehrt sich die Reaktion krampfhaft. Was schert sie sich um Demokratie, wenn ihre bevorrechtete Stellung auf dem Spiele steht? Nichts, das beweisen die Vorgänge in Oesterreich, das beweist das Auftreten der Reaktion in andern Ländern.

Aber die österreichischen Arbeiter werden sich verteidigen. Im Manifeste der österreichischen Sozialdemokratischen Partei heisst es: „Wir wären der Freiheit nicht wert, wenn wir nicht entschlossen wären, sie mit Einsatz von Leib und Leben zu verteidigen.“

Alle wehrfähigen Parteigenossen werden aufgefordert, dem Republikanischen Schutzbund beizutreten.

Oesterreichische Kameraden!

Ihr habt unter den denkbar schwierigsten Umständen eine mustergültige proletarische Bewegung aufgebaut. Ihr habt es verstanden, Eure Einheit zu bewahren. Keine Macht wird Euch überwinden können. Die Internationale wird sich hinter Euch stellen. Nieder mit der Reaktion!

Freundschaft!

**AUS DEM INHALT:**

Eduard Jokela † . . . . .	98
<b>Eisenbahner:</b>	
Der australische Eisenbahnerverband . . . . .	99
Die Internationale Schlafwagengesellschaft und ihr Personal. . . . .	99
Die Berufsausbildung der Eisenbahner. . . . .	100
Die österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1928 . . . . .	101
Die Internationale Organisierung der Eisenbahnangestellten. . . . .	102
Eisenbahnnotizen. . . . .	103
<b>Transportarbeiter:</b>	
Die Entwicklung der Hafendarbeit in Antwerpen VI (Schluss). . . . .	103
Hafenarbeiternotizen . . . . .	104
Kraftfahrernotizen . . . . .	104 u. 106
Rede des englischen Verkehrsministers über den neuen Entwurf eines Strassenverkehrsgesetzes . . . . .	105
Luftfahrtnotizen. . . . .	106
Strassenbahnnotizen. . . . .	106
Abschluss eines neuen Kollektivvertrages bei den Strassenbahnen in Bukarest. . . . .	107
<b>Seeleute:</b>	
Wird die Lage in England geklärt? . . . . .	108
Notizen . . . . .	108
<b>Esperanto</b> . . . . .	108

## Eduard Jokela †.



Am Sonntag, den 8. September wurde unser Kamerad Jokela vom Tod ereilt. Lange hat er mit der schrecklichen Proletarierkrankheit, der Lungenschwindsucht, gekämpft, die ihn schliesslich überwältigte und seinem Leben und Schaffen ein Ziel setzte. In den letzten Jahren

sah sich Kamerad Jokela gezwungen, einen Vertrauensposten nach dem andern aufzugeben. Jokelas Leben war voll Arbeit und Aufopferung für die Sache der Arbeiterklasse. In einer Arbeiterfamilie geboren, musste er schon als Kind sein Brot verdienen. Als Hafendarbeiter fand er sofort den Weg zur gewerkschaftlichen Organisation, wo er alsbald eine der Hauptrollen spielte. Während des finnischen Bürgerkrieges wurde er, wie so viele andere, ins Gefängnis geworfen. Nachdem er im Jahre 1918 seine Freiheit wiedererlangt hatte, kehrte er zur Arbeiterbewegung zurück, um 1921 im sog. Dreibund Organisator zu werden. Als 1924 der Transportarbeiterverband aus diesem Bunde austrat, wurde Kamerad Jokela zum Vorsitzenden gewählt. In dieser Funktion liegt auch sein eigentliches Lebenswerk. Trotzdem es ihm nur kurze Zeit vergönnt war, dort zu arbeiten, gelang es ihm doch, einen einigen, geschlossenen Verband zu schaffen, der besonders während des 10<sup>1/2</sup> monatigen langen Hafendarbeiterstreiks alle Belastungsproben glänzend bestand. Im Jahre 1926 wurde Jokela zum 2. Vorsitzenden des finnischen Gewerkschaftsbundes gewählt, wegen seines schlechten Gesundheitszustandes war er aber bald gezwungen, diesen Posten aufzugeben. Er blieb aber dennoch im Vorstand der Landeszentrale. Auch aus dem finnischen Reichstag musste er sich zurückziehen. Kamerad Jokela war ferner Mitglied des Gemeindeparlaments in Helsingfors und in einer Reihe Regierungskommissionen hatte er Ehrenämter zu erfüllen. In der Arbeiterbewegung selbst hatte er zahlreiche öffentliche Ehrenämter inne. Kamerad Jokela war ein ehrlicher, uneigennütziger Arbeiter und Kämpfer für die werktätige Klasse. Wir werden des ernstesten, sympathischen Mannes stets in Ehren gedenken, eines Mannes, der trotz seiner Krankheit noch immer die Kraft aufbrachte, mitzukämpfen, wenn es den Interessen der Arbeiterklasse golt.

## Diktaturen töten Ideen nicht!

(E. H.) — Horthy und seine Trabanten haben ihre Herrschaft über Ungarn mit Machtmitteln derart gesichert, dass sie es auch schon mal auf eine Kundgebung der öffentlichen Meinung ankommen lassen können, ohne ihre Position zu gefährden. Solche Manöver bieten auch noch den Vorteil, der Welt Sand in die Augen zu streuen, den Anschein zu erwecken als ob noch so etwas wie Demokratie in Ungarn bestünde.

Die Sozialversicherungsanstalt ist zu einem Versorgungsinstitut für politische Günstlinge geworden. Alle Funktionen, die früher ehrenamtlich versehen wurden,

sind heute gut bezahlte Posten, auf welche die Anhänger des „christlichen Kurses“ erfolgreiche Jagd machen. Nachdem das Gesetz so zurechtgestutzt worden ist, dass die Bürokratie der Anstalt über alle Macht verfügt, wird eine geheim zu wählende Generalversammlung mit 180 Arbeitgeber- und 180 Arbeitnehmermandaten eingesetzt.

Obschon das Ergebnis einer solchen Wahl an den bestehenden Verhältnissen nichts ändert, so ist es doch ein interessanter Anhaltspunkt. Bei den diesjährigen Wahlen, die ersten seit dem Sieg der Konterrevolution, erhielten die freigewerkschaftlichen Kandidaten:

Wählergruppe	Gesamtanzahl		Die freien Gewerkschaften erhielten:		
	Wähler	Mandate	Stimmen	%	Mand.
I. Arbeiter (Wochen- und Tagelöhner)	216 088	153	159 710	73,9	113
II. Bergarbeiter der Zechen ohne Knappschaftskasse (Bruderlade)	2 913	2	1 284	44,1	1
III. Handelsangestellte *)	23 176	16	7 684	33,2	5
IV. Hausangestellte	17 682	9	4 590	26	2
Zusammen	259 859	180	173 268	66,6	121

\*) Es nahmen nicht teil die Angestellten von Budapest, Neupest, Kleinpest, Pesterzsebet, Csepel, Rakospalota und Promontor. Für diese besteht eine besondere Versicherungsanstalt.

Ganz geheim war die Wahl nicht überall, denn nur an Orten mit mehr als 1000 Wahlberechtigten war ein Wahlbüro eingerichtet. Aus allen anderen Orten wurden die Stimmzettel per Post eingeschickt. Arbeitgeber, Dorfpfarrer und andere ordnungsliebende Menschen veranstalteten „Sammelsendungen“. So konnten sie es sich mit aller Musse so einrichten, dass sie dem Wähler auf den Bleistift sahen.

Dies in Betracht gezogen, bleibt noch die erfreuliche Tatsache, dass die ungarische Arbeiterschaft am freigewerkschaftlichen Gedanken festhält. Die Sekretäre der Budapester Strassenbahner, Binnen-

schiffer, Transportarbeiter und Chauffeure, die Kollegen Toth, Sütö, Lazar und Polgar wurden ohne weiteres gewählt.

Rote Ideen gab es nicht nur im Arbeitnehmerlager. So waren die Arbeitgeber in neun Wählergruppen eingeteilt, von denen drei eine sozialdemokratische Kandidatenliste aufgestellt hatten. Den sozialistischen Arbeitgebern fielen 19 der 180 Mandate zu.

Wenn auch Horthy und seine Handlanger den freien Gewerkschaften das Leben sauer, beschwerlich und oft unmöglich machen, so steht doch fest, dass sie nicht imstande sind, den Glauben an unsere Ideale zu erschüttern.

## Mitteilungen des Sekretariats.

### Neue Beitritte.

Die Aufnahme haben beantragt:

La Naval, Sociedad de Obreros Fogoneros, Marineros y Fondas (Seeleute) in Barcelona (Spanien).

B-bas Latvijas profesionalo Autovaditaju apvienibas (Kraftfahrer) in Lettland mit 500 Mitgliedern.

### Seeleute-Beirat.

Zur Besprechung der Tagesordnung der XIII. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz wird vom 5. bis 7. Oktober in Cuxhaven eine Sitzung des Seeleute-Beirats abgehalten.

### Personal der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der „Mitropa“.

Für dieses Personal findet am 21. und 22. Oktober im Gebäude des französischen Gewerkschaftsbundes in Paris eine Konferenz zur Besprechung der Arbeitsbedingungen und Aufstellung eines internationalen Forderungsprogrammes statt. Ihre Beteiligung haben bereits zugesagt die betreffenden Organisationen in Frankreich, Deutschland, Oesterreich, der Schweiz, Belgien, Spanien, Polen und Holland.

### Monatszeitschrift in Esperanto.

Verschiedene Organisationen haben den Inhalt unseres Rundschreibens vom 23. August bereits ganz oder teilweise ihren Mitgliedern zur Kenntnis gebracht. Sie übrigen Verbänden seien hiermit an unsere Bitte erinnert.

### Eisenbahnpersonal.

Sofern dies noch nicht geschehen ist, bitten wir um schnellste Beantwortung unserer Rundschreiben betr.:

die Konferenz in Madrid;  
die Lage des Büro- und Aufsichtspersonals bei der Eisenbahn;  
den Unfallschutz;  
die Einmannbedienung auf Lokomotiven;  
Rationalisierung in den Werkstätten.

### Kraftfahrer.

Einer baldigen Beantwortung unseres Rundschreibens vom 10. August über die Organisation der Kraftfahrer sehen wir entgegen.

### Eingegangene Beiträge für das Jahr 1928:

Norwegische Eisenbahnangestellte . fl. 91.68

### Eingegangene Beiträge für das Jahr 1929:

Belgische Strassenbahner . . . . . fl. 173.02  
Dänische Seeleute . . . . . „ 96.—  
Deutscher Verkehrsbund . . . . . „ 8 916.—  
Französische Eisenbahner . . . . . „ 1 466.12  
Jugoslawische Eisenbahner . . . . . „ 100.—  
Norwegische Eisenbahnangestellte . . . . . „ 91.68  
Oesterreichische Transportarbeiter . . . . . „ 1 260.57  
Tschechische Eisenbahner („Unie“) . . . . . „ 1 000.—  
Eisenbahner in Niederländisch-Indien . . . . . „ 75.—

### Kongresse.

Niederländische Vereinigung van Spoor- en Tramwegpersoneel (holländische Eisenbahner): 30. September, 1. und 2. Oktober in Utrecht;  
Ausserordentlicher Bundestag des Deutschen Verkehrsbundes: 8. Oktober in Berlin;  
Gemeinsame Tagung des Verbandes der Gemeinde- und Staatsarbeiter, des Verbandes der Gärtner und Gärtnereiarbeiter und des Deutschen Verkehrsbundes: 9. Oktober in Berlin.

Zwanzig Jahre im Dienst des Gedankens  
der öffentlichen Verwaltung.

Die „Annalen der Gemeinwirtschaft“ (vom Jahre 1908 bis zum Jahre 1925 war der Titel „Les Annales de la Régie directe“) erscheinen nun seit zwanzig Jahren. Während der ersten siebzehn Jahre erschien die Zeitschrift nur in französischer Sprache und war ausschliesslich der Theorie und Praxis der öffentlichen Verwaltung von Wirtschaftsbetrieben gewidmet.

Seit 1925 ist das Beobachtungs- und Forschungsgebiet erweitert und werden auch das Genossenschaftswesen und der allgemeine Aufbau der Wirtschaft von der Revue erfasst. Darüber hinaus ist der Leserkreis bedeutend vergrössert worden durch die Herausgabe in drei weiteren Sprachen: englisch deutsch und spanisch.

Den Verteidigern der öffentlichen Wirtschaftsbetriebe hat die Zeitschrift grosse Dienste geleistet. Methodisch werden alle Vorgänge auf dem Gebiete der Gemeinwirtschaft registriert und analysiert. Während des Krieges waren es die unerwarteten Massnahmen, welche die Regierungen auf wirtschaftlichem Gebiete trafen, die wirtschaftlichen Einrichtungen, die sie unter dem Zwange aussergewöhnlicher Verhältnisse schufen. In den Nachkriegsjahren unterrichtete die Revue eingehend über die Sozialisierungsbestrebungen und später über die Angriffe des Grosskapitals auf das Besitztum der Allgemeinheit, hauptsächlich auf die Staatsbahnen.

Die Anhänger des Gedankens der öffentlichen Verwaltung überhaupt und die des Staatsbahngedankens besonders müssen für ihre Idee hartnäckig kämpfen. Für sie sind die „Annalen der Gemeinwirtschaft“ eine vortreffliche Nachrichtenquelle und ein wissenschaftliches Werkzeug.

Der Idealismus des Direktors der ANNALEN, der unseren Lesern bekannte Professor Edgard Milhaud, macht vor keiner Schwierigkeit halt. Demnächst erscheinen die ANNALEN in NEUN Sprachen. Den jetzigen Ausgaben werden hinzugefügt je eine in Polnisch, Tschechisch, Skandinavisch, Japanisch und Esperanto! . . .

Unsere aufrichtigen Glückwünsche begleiten die „Annalen“ bei ihrem Eintritt in das dritte Jahrzehnt ihres Bestehens.

Abonnieren Sie sich auf die

**„ANNALEN DER  
GEMEINWIRTSCHAFT“.**

Internationale Rundschau in  
Englisch, Französisch, Deutsch  
und Spanisch.

Die „Annalen der Gemeinwirtschaft“ erscheinen viermal jährlich, in Nummern von 96 Seiten in Oktav. Arbeiterorganisationen, und durch ihre Vermittlung auch deren Mitglieder, können Vorzugsabonnements zu einem um 40% reduzierten Preise, d. i. Schw. Fr. 15.— im Jahr, nehmen.

Adresse: 8, Rue Saint-Victor, Genf.



## Der australische Eisenbahnverband.

Vor uns liegt der Geschäftsbericht des Generalsekretariats des australischen Eisenbahnverbandes über die Jahre 1927/28.

Von den 104 884 Eisenbahnern gehörten dem Verbands an 50 432 im Jahre 1927 und 47 897 im Jahre 1928. Das will nicht besagen, dass die übrigen 54% des Personalbestandes unorganisiert sind. Eine bedeutende Anzahl Eisenbahner, namentlich Werkstätten- und Streckenarbeiter, gehören anderen freien Gewerkschaften an, mit denen übrigens noch Grenzkonflikte bestehen. Der Verlust von 2445 Mitgliedern ist hauptsächlich dem Personalabbau zuzuschreiben.

Die Verhältnisse in Australien bringen es mit sich, dass der grösste Teil der Verbandstätigkeit mit dem Schiedsgerichtswesen verknüpft ist. Die im Laufe der zwei Jahre vor den Gerichten ausgetragenen Konflikte betrafen 63 561 Mann, von denen 22 345 Lohn- und Gehaltserhöhungen erhielten. Die Vertretung des Verbandes vor den Gerichten innerhalb dieser zwei Jahre verursachte Kosten in Höhe von 4 462 £.

6310 Metallarbeiter im Eisenbahnbetrieb kamen in den Genuss der 44-Stundenwoche, während 348 Zimmerleute zur 48-Stundenwoche zurückkehren mussten. Etwa 72% des gesamten Eisenbahnpersonals arbeiten 44 oder weniger Stunden pro Woche. Für die übrigen ist die Forderung der 44 Stunden noch vor den Gerichten anhängig.

Die Konkurrenz des Autotransportes zieht auch in Australien die Belange der Eisenbahner in Mitleidenschaft. Die diesbezügliche Forderung des Verbandes ist ziemlich gleichlautend mit derjenigen der Eisenbahnerorganisationen anderer Länder: „Der öffentliche Verkehr ist ein sozialer Organismus, eine wirtschaftliche Einheit, und muss dementsprechend behandelt werden“, d. i. Verstaatlichung und Sozialisierung aller Verkehrsmittel.

Der Kampf um die Erhaltung und die Verbesserung des Schiedsgerichtswesens hält augenblicklich die ganze Gewerkschaftsbewegung Australiens in Atem. Der Eisenbahnverband nimmt daran einen lebhaften Anteil.

Der australische Eisenbahnverband ist der I.T.F. nicht angeschlossen. Die seit Jahren gepflegten freundschaftlichen Beziehungen nehmen jedoch voraussichtlich in nächster Zeit einen organisatorischen Charakter an. In dem Geschäftsbericht des Generalsekretariats wird die Frage des Anschlusses an die

I.T.F. aufgeworfen. „Obschon wir geographisch isoliert sind“, sagt der Bericht, „besteht kein Grund für den australischen Eisenbahnverband, seinen Platz in dieser grossen Föderation nicht einzunehmen, während alle Gründe für einen solchen Schritt sprechen.... Der Augenblick ist günstig zur Erwägung der Frage, ob entweder der australische Eisenbahnverband als eine australische Körperschaft oder eine oder mehrere seiner staatlichen Sektionen die Mitgliedschaft nachsuchen soll, um eine Verbindung mit der übrigen Welt herzustellen.“

## Die Internationale Schlafwagen- gesellschaft und ihr Personal.

Diese Gesellschaft macht kein schlechtes Geschäft. In allen Tonarten verkündigt sie das und lässt es verkündigen. Im Jahre 1927 hat sie 75%, im Jahre 1928 20% Dividende verteilt.

Man täusche sich aber nicht. Die Verminderung der Dividenden ist nicht auf flauen Geschäftsgang zurückzuführen. Der Bruttogewinn vom Jahre 1928 ist höher als derjenige vom Jahre 1927. Was sich geändert hat ist das System der Verdunkelung der Einnahmeüberschüsse.

Gegenüber den befriedigten Aktionären steht ein Personal, das allen Grund zur Unzufriedenheit hat. Seine Einnahmen bestehen aus Trinkgeldern. Die Gesellschaft weigert sich aber, den Trinkgeldzwang einzuführen und sie verbietet diesen Bediensteten, es von solchen Reisenden zu verlangen, in deren Ländern man diese unwürdige Form der Entlohnung nicht gewöhnt ist.

Das Trinkgeld ist nicht überall der ausschliessliche Besitz des Personals. Wo es die Gesellschaft mit einem schwachen Personal zu tun hat, d. i. in Ländern ohne eine entsprechende Gewerkschaft, zwingt sie das Personal, aus eigener Tasche das zerbrochene Geschirr, das Tafelsalz, den gemahlenden Pfeffer, die Zahnstocher und die Transmissionsriemen der Dynamos in den Wagen zu bezahlen. Man wird verstehen, dass von Zeit zu Zeit ein Widerspenstiger sich erhebt, doch die Gesellschaft antwortet mit Drohungen, Geldbussen und Entlassungen.

Diese Herrschaft hat lange genug gedauert.

Die innerliche Auflehnung des Personals muss andere Formen annehmen; es muss sich organisieren, — nicht in kleinen geselligen Vereinen, sondern in den

## Die Berufsausbildung der Eisenbahner.

Geschäftsberichte und Organe der Eisenbahnerorganisationen zeugen von grossem Interesse der Gewerkschaftsbewegung für die Berufstüchtigkeit der Mitglieder, für die Förderung ihres beruflichen Wissens und Könnens. Diese Einstellung der Gewerkschaften zum Problem der Berufsausbildung hat eine doppelte Ursache. Einmal trägt die Berufsausbildung zur Allgemeinbildung bei, zweitens ist das Interesse der Gewerkschaften in ihrer Zielsetzung begründet.

Abzielend auf die Sozialisierung der grossen Produktionsmittel, und unter diese fallen in erster Linie die Transport- und Verkehrsmittel, streben die Gewerkschaften jetzt nach Mitbestimmungsrecht und Betriebsdemokratie nicht nur in der obersten Leitung und Verwaltung, sondern auch — man möchte fast sagen vor allem — im Betrieb. Die Organe zur Ausübung des Mitbestimmungsrechtes können nur dann richtig funktionieren, wenn die Vertrauensleute ihren Aufgaben vollkommen gewachsen sind.

Es gibt noch näher liegende Gründe. Die Pflege der Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vornehmlich die Durchführung der Kollektivverträge, zwingen die Gewerkschaften, einen Stab von Unterhändlern heranzubilden, die den grossen und kleinen Vertretern des Arbeitgebers ebenbürtig sind. Ferner streben die Organisationen danach, aus ihren Reihen fähige Bewerber für leitende Stellungen im Betrieb hervorzubringen. Von ihren Mitgliedern, die eine Stellung bekleiden, in der ein Stück Arbeitgebercharakter zum Ausdruck kommt, erwarten sie, dass sie ihre Autorität nach unten weniger bürokratisch ausüben, dass sie bei gewerkschaftlichen Aktionen ihren Untergebenen mit leuchtendem Beispiel vorangehen und in solchen Fällen ihre dienstliche Befehlsgewalt ihrer gewerkschaftlichen Ueberzeugung unterordnen, und dass sie nach oben betriebsdemokratische Auffassungen zur Geltung bringen.

Das Interesse an der Berufstüchtigkeit beschränkt sich jedoch nicht auf die Eisenbahner und die Gewerkschaften allein. Bevor die Verwaltungen einen Mann endgültig anstellen, lassen sie ihn

durch ihre Vertrauensärzte auf Herz und Nieren prüfen. Die neuesten Errungenschaften der Psychotechnik werden bei dieser Prüfung der geistigen und körperlichen Tauglichkeit zu Hilfe genommen. Der Eisenbahner muss ein gesunder Mensch sein.

In Ländern, wo Analphabetismus vorkommt, überzeugt die Verwaltung sich vorher, dass der künftige Rottenarbeiter oder Lokomotivputzer lesen, schreiben und rechnen kann. Mit Leuten, die Vorschritten nicht lesen, Vorfälle nicht schriftlich melden, nicht alle Berechnungen machen können, kann die Eisenbahn nicht überall zurecht kommen.

Die Sicherheitseinrichtungen sind so feine Organe geworden, dass es nicht genügt, ihre Bedienung zu erlernen, sondern dass auch der Bedienende das „Warum“ einer Reihe Vorschriften begreifen muss, soll er auch eine nicht alltägliche Lage beherrschen können. In letzter Zeit schreiben die bürokratischen Apparate den Bediensteten vieles vor, was zu tun sei, um der Eisenbahn ihren Verkehr zu erhalten, um der „Konkurrenz“ zuvorzukommen. Sie sollen den „Kunden“ der Eisenbahn verständlich machen, welche Vorteile der Eisenbahntransport bietet; sie sollen tagtäglich helfen, den „Dienst am Kunden“ zu verbessern. Die Elektrifizierung schreitet vorwärts und stellt das Personal in bezug auf Anpassungsfähigkeit auf die Probe.

Während die Gewerkschaften aus prinzipiellen — und vielleicht auch aus opportunistischen — Gründen der Berufstüchtigkeit der Eisenbahner Interesse entgegenbringen, werden die Verwaltungen durch wirtschaftliche und technische Umstände gezwungen, sich mehr als bisher um diese Frage zu kümmern. Es sind bestimmt keine philanthropischen Erwägungen, welche die Leitung des Internationalen Vereins des Eisenbahnkongresses veranlassten, auf die Tagesordnung seiner Madrider Tagung den Punkt zu setzen: „Methoden zur Ausbildung der Bediensteten aller Grade (berufliche, technische und allgemeine Ausbildung).“

In dieser Artikelserie werden wir versuchen, einen Ueberblick zu geben über die Leistungen der Verwaltungen, der Gewerkschaften und beider gemeinsam auf diesem Gebiete.

Die *deutsche Reichsbahn* hat gut ausgebaut Unterrichtseinrichtungen; kennzeichnend ist, dass an jeder Bezirksdirektion ein besonderes „Dezernat für Unterricht, Bildung und Psychotechnik“ besteht.

Die Heranbildung neuer Beamten und die Ausbildung von Aufstiegsbeamten erfolgt praktisch und theoretisch. Der für eine Beamtenlaufbahn in Aussicht genommene Bewerber befindet sich vorerst in seiner neuen Beschäftigung im „Vorbereitungsdienst“ und wird praktisch unterwiesen. Erforderlichenfalls wird er überzählig beschäftigt.

Diese Ausbildung wird ergänzt durch den Unterricht in der „Dienstanfängerschule“, die für eine grössere oder für mehrere Dienststellen gemeinsam eingerichtet wird. Der Unterricht dieser Schule soll sich nicht damit begnügen, nur die für die Eingangsstelle, sondern auch für die höheren Stellen der Laufbahn erforderlichen Kenntnisse zu vermitteln.

Die Unterrichtsstunden werden in den Ausbildungsplan eingeflochten, und zwar:

- 48 Stunden für Bahnwärter,
- 63 Stunden für Blockwärter,
- 70 Stunden für Rottenführer,
- 107 Stunden für Leitungsaufseher (Elektriker und Mechaniker für Telefon-, Telegraphen- und Blockanlagen), Stellwerkverkaufseher und Telegraphenwerkführer;
- 59—86 Stunden für Weichenwärter,
- 56 Stunden für Rangierer,
- 60 Stunden für Zugschaffner,
- 56 Stunden für Ladeschaffner,
- 60 Stunden für Maschinisten,
- 79 Stunden für Lokomotivheizer (vor Verwendung als Begleiter auf elektrischen Lokomotiven 17 Stunden Zusatzunterricht);
- 155 Stunden für Lokomotivführer (bei der Ueberführung vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb 85 Stunden Zusatzunterricht);
- 166—208 Stunden für Werkmeister,
- 120 Stunden für Wagenaufseher und Wagenmeister,
- 70—76 Stunden für technische Assistenten,
- 214—255 Stunden für technische Obersekretäre,
- 36 Stunden für Bahnhofsschaffner,
- 182—200 Stunden für Assistenten im Betriebsdienst,
- 148—168 Stunden für Assistenten, die nicht im Betriebsdienst verwendbar sind,
- 182 Stunden für Obersekretäre im Betriebsdienst,
- 148 Stunden für nicht im Betriebsdienst verwendbare Obersekretäre.

Der Lehrplan der Dienstanfängerschule ist in acht Abschnitte eingeteilt, und zwar:

1. *Allgemeine Verwaltung*: Ueberblick über den Verwaltungsdienst, Staats- und Verwaltungskunde, Organisation der Reichsbahn, Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter.
2. *Kassen-, Buchungs- und Rechnungswesen*: Ueberblick über Wirtschaftsführung und Wirtschaftlichkeit, Einführung in den Rechnungsdienst, Rechnungsbelege, Kassendienst, Stoff- und Geräteverwaltung.
3. *Betriebsdienst*: Persönliche Dienstanelweisungen, Fahrdienst, Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, Telegraphen- und Fernsprechkunde, Militärtransportordnung, Stellwerk- und Blockdienst.
4. *Verkehrsdienst*: Ueberblick über und Einführung in den Verkehrsdienst, Tarifwesen, Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr, Kassen- und Rechnungswesen im Abfertigungsdienst, Statistik, Güterwagenangelegenheiten, Dienstgutbeförderung, Verkehrswerbung, Verkehrsgeographie.
5. *Bautechnischer Dienst*: Pläne und Zeichnungen, persönliche Dienstanelweisungen, bauliche Anlagen, Oberbau — seine Bauart, Herstellung und Unterhaltung, Verwendung gebrauchter Gleise und Weichen, wirtschaftliche Gleisararbeit, Sicherheitseinrichtungen, Elektrizitätslehre, Schwachstromwesen, Kabel- und Netzpläne, Leistungsstörungen, Stellwerks- und Blockanlagen.
6. *Betriebsmaschinendienst*: Pläne, Zeichnungen und Schaubilder, persönliche Dienstanelweisungen, Betriebswerke, Stoffkunde, Lokomotiv- und Triebwagenkunde, Stromerzeugung-, Umformungs- und Stromverteilungskunde, Lokomotivdienst (Dampf- und elektrischer Betrieb), Wärmewirtschaft, Dampfkessel, Kraft- und Arbeitsmaschinen, Elektrotechnik,

grossen gewerkschaftlichen Organisationen. Gerade die grossen Organisationen sind es, welche die Gesellschaft fürchtet. Sie verhandelt mit ihnen nur mit dem grössten Widerwillen und so, als ginge es um ihr Leben. Das hat sie erst vor kurzem gezeigt.

Wir werden demnächst mit Vertretern der organisierten Angestellten der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Paris zusammenkommen, wo die wirtschaftliche und soziale Lage dieses Personals und dessen Organisationsfragen behandelt und geeignete Massnahmen zu einer Besserung der Verhältnisse erwogen werden.

Einrichtungen für elektrische Zugförderung, Wagenkunde, Wagendienst.

7. *Werkdienst*: Zeichnungen und Schaubilder, Einteilung, Aufgaben und Einrichtungen der Werkstätten, Werkstättenverwaltung, Werkstoffkunde, Fertigungswesen, Wärmewirtschaft — maschinelle Anlagen, Werkstättenbetriebsführung, Fahrzeugkunde, Elektrotechnik, Werkstättenbuchführung.

### 8. *Schiffsdienst*.

Bei Beendigung der Dienstanfängerschule werden keine Prüfungen abgehalten und keine Zeugnisse ausgestellt. Die Anstellungsprüfungen werden als ausreichend erachtet.

Eine zweite Schulart ist die an jedem Direktionssitz eingerichtete „Verwaltungsschule“, die als die obere Stufe der Dienstanfängerschule ausgesprochen werden kann. Ihre Aufgabe ist, die mit schwierigen Büroarbeiten und mit der Leitung von Dienststellen zu betrauten Beamten gründlich vorzubereiten, die in der Dienstanfängerschule erworbenen Kenntnisse zu erweitern und zu vertiefen. Der Besuch der Verwaltungsschule ist obligatorisch für Mittel- und Hochschulüler (Zivilsupernumerare) und für die mit Anspruchsrecht auf einen Beamtenposten aus dem Dienst entlassenen Militärs (Aspiranten), die nach beendeter Ausbildung und Ableistung der Probepflichtzeit zum (technischen oder nichttechnischen) Obersekretär ernannt, später zum Oberinspektor, und gegebenenfalls zum Amtmann, befördert werden. Den Aufstiegsbeamten, d. h. aus dem Arbeiterstand hervorgegangenen Bewerbern für den mittleren Dienst (Obersekretäre), kann der Besuch der Verwaltungsschule auf Antrag gestattet werden. Der Lehrplan der Verwaltungsschule sieht an Unterrichtsstunden vor:

	für technische Beamte Stunden	für nichttechnische Beamte Stunden
Allgemeine Verwaltung	56	56
Finanzwesen	24	24
Betriebsdienst	18	18
Verkehrsdienst	—	37
Technische Einrichtungen	40	—
Zusammen	138	135

Bei der Verwaltungsschule werden ebenfalls keine Abschlussprüfungen abgehalten, da der Besuch der Verwaltungsschule in der Regel der Obersekretärprüfung (Anstellungsprüfung) vorangeht.

Ausser diesen für den regulären Unterricht vorgesehenen Dienstanfänger- und Verwaltungsschulen hat die deutsche Reichsbahn drei „Zentralschulen“ mit Internat für besondere Unterrichtszwecke. Die Schule in Hanau (eine frühere Kaserne) bietet Unterkunft für 48, die zweite in München-Freimann für 70 und die dritte in Brandenburg-West für 80 Mann.

Die Zentralschule dient für Sonderlehrgänge, die sich nicht gut in die Lehrpläne des regulären Unterrichts einfügen lassen. Sonderlehrgänge werden veranstaltet für die Durchführung neuer Arbeitsverfahren, für die Unterweisung von Beamten bei besonderen Verhältnis-

sen und beim Auftreten besonderer Schwierigkeiten. Da das Internat der Zentralschule die Unterkunftsschwierigkeiten für Lehrer und Schüler in grossem Masse aufhebt, können Kurse innerhalb kurzer Frist organisiert werden.

Weiter sind die Zentralschulen mit Lehrmitteln ausgerüstet, die wegen ihres hohen Preises oder ihrer Grösse nicht für die Dienstanfänger- und Verwaltungsschulen angeschafft werden können. Sie bieten somit die Möglichkeit, die Besucher mehrerer dieser Schulen zusammenzuziehen für gewisse Lehrgänge.

Schliesslich besitzt die Reichsbahn noch 52 „Werkschulen“. Den Werkschulen obliegt die Heranbildung der Lehrlinge nicht nur zu tüchtigen Handwerkern; sie sollen auch mitwirken an ihrer Erziehung zu Staatsbürgern und Menschen.

Die Lehrfächer der Werkschule sind:

1. Berufs- und Bürgerkunde mit Schriftwerk und bürgerlichem Rechnen,
2. Fachkunde einschliesslich Fachrechnen, a) Rechnen, b) Werkstofflehre, c) Arbeitskunde, d) praktische Vorführungen, e) Maschinenlehre, f) Elektrotechnik, g) Fachzeichnen.
3. Leibesübungen.

Die Unterrichtsstunden sind festgesetzt auf wöchentlich acht im ersten und zweiten Lehrjahre und auf wöchentlich sieben im dritten und vierten Lehrjahre. Dazu kommen wöchentlich zwei Stunden für Leibesübungen.

An diese Unterrichtseinrichtungen schliesst sich noch das „Dienstvortragswesen“ an. Der Begriff Dienstvortragswesen umfasst:

- a) planmässig festzusetzende Unterrichtsstunden für den äusseren Dienst;
- b) bei Bedarf zu veranstaltende Vorträge für Bürobeamte der Direktionen, Inspek-

tionen und Ausbesserungswerke, für Leiter grösserer Bahnhöfe, selbständige Abfertigungen, Bahnmeistereien und Betriebswerke;

- c) Sondervorträge, oder besondere Lehrgänge für einzelne Gruppen;
- d) Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen;
- e) Dienstbesprechungen.

Zur Teilnahme am Dienstunterricht sind alle Beamte ohne Unterschied des Alters verpflichtet, ferner alle Bediensteten, für deren Unterweisung ein dienstliches Bedürfnis besteht. Der Unterricht gilt als Dienst.

Als Lehrkräfte fungieren die Dienststellenleiter, soweit sie dazu in der Lage sind, und besondere Orts- und Wanderlehrer. Sondervorträge werden durch Spezialisten und Amtsvorstände (oder deren Vertreter) abgehalten.

Den Lehrstoff der Dienstvorträge bilden die Dienstvorschriften, die technischen Einrichtungen, die Sicherheitsvorschriften, das Abwickelungsverfahren bei Unregelmässigkeiten, Rechte und Pflichten des Personals, die Wohlfahrtseinrichtungen. Im Unterricht über die Betriebssicherheit sind Unfallverhütung und Alkoholmissbrauch mit zu behandeln.

Bei den Vorträgen für Bürobeamte und Dienststellenleiter bilden meist neue Vorschriften und neue Einrichtungen Gegenstand des Unterrichts.

In den Dienstbesprechungen werden für die örtliche Dienstbesorgung wichtige neue Verfügungen und besondere Ereignisse, Fahrplan- und Tarifänderungen, die bei Eintritt des Winters oder bei Verkehrsanhäufungen zu treffenden Massnahmen, Umbauten, sonstige Veränderungen im Bereich der Dienststelle, sowie Fehler in der Dienstauführung besprochen.

## Die österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1928.

Der Geschäftsbericht der „Österreichischen Bundesbahnen“ gibt eine deutliche Illustration der erhöhten Leistungen des Eisenbahnpersonals. Die Zahl der beförderten Personen hat im Vergleich zum Jahre 1927 um 2,6 %, die der beförderten Tonnen Güter um 6 % zugenommen. Die Erhöhung der Anzahl Lokomotiv-Km, Zug-Km, Wagenachs-Km und Gesamtlasttonnen-Km beträgt 2,3 %, bzw. 3,6, 3,2 und 2,9 %.

Auch eine entsprechende Erhöhung der Einnahmen ist zu verzeichnen, u. z. eine solche von 8,7 % im Personenverkehr, von 2,4 % im Güterverkehr, die Gesamteinnahmen betragen 4 % mehr als im Vorjahre.

Dem steht eine Verringerung des Personalbestandes von 1,6 % im Jahresdurchschnitt gegenüber. Während er im Jahre 1927 noch 15,2 je km Betriebslänge betrug, sank er im Jahre 1928 auf 14,9.

Der Bestand an ständigem Personal ist seit 1924 fortwährend zurückgegangen. Er betrug jeweils am 1. Januar: 1924: 96 954, 1925: 86 526, 1926: 86 840, 1927: 85 032, 1928: 82 833 und 1929: 81 745.

Die reinen Betriebsausgaben, nach wirtschaftlichen Elementen geordnet, ergeben für die letzten Jahre folgendes Bild:

	1924	1925	1926	1927	1928
<i>in Millionen Schilling</i>					
Gesamt-Nettobetriebsausgaben . . . . .	462,3	510	543,7	550,4	576,6
<i>in Prozent</i>					
Ersatzbeschaffungen und Erneuerungen . . . . .	—	0,2	1,1	1,4	1,7
Allgemeine Unkosten . . . . .	3,9	4,9	4,5	4,5	4,5
Sonstiges Material und Unternehmerleistungen . . . . .	12,6	9,9	11,2	9,5	10,8
Lokomotivkohle . . . . .	14,9	10,0	8,3	7,9	7,0
Kosten der Sozialversicherung . . . . .	1,6	2,3	2,2	2,3	2,5
Pensionen . . . . .	11,9	12,9	16,1	17,0	16,0
Personal . . . . .	55,1	59,8	56,6	57,4	57,5

## Die Internationale Organisierung der Eisenbahnangestellten.

Von GEORGE LATHAN, M. P., 2. Sekretär des Eisenbahnangestelltenverbandes von Grossbritannien und Irland.

Eine der zahlreichen wichtigen Fragen, mit denen sich der 1925 in Bellinzona unter Leitung der I.T.F. abgehaltene Eisenbahnkongress beschäftigt hat, war die Frage der Schaffung besserer Beziehungen zwischen den verschiedenen Eisenbahnerverbänden und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Ich habe damals befürwortet, dass den Organisationen, welche das technische Personal und die Angestellten im Büro- und Verwaltungsdienst vertreten, besondere Aufmerksamkeit zu schenken sei und war angenehm überrascht, dass ich mit meinem Antrag so rückhaltlos unterstützt worden bin.

Inzwischen haben der Vorstand und die Beamten der I.T.F. vieles getan, um ein besseres Verständnis für die internationale Lage herbeizuführen und es zeigt sich unter den Eisenbahnangestellten in einer Reihe von Ländern ein wachsendes Interesse für die Arbeit der Föderation. Sie hat Konferenzen veranstaltet, auf denen die besonderen, sich bei der nationalen und internationalen Organisierung der Gehaltsbezieher ergebenden Schwierigkeiten besprochen wurden und durch diese Versammlungen und die daraus entstandenen Beziehungen ist ein wertvoller Austausch von Meinungen und Informationen eingetreten.

An manchen Stellen ist aber noch eine gewisse Scheu der Organisationen der Gehaltsbezieher vorhanden, die sich nicht entschliessen können, dem zweifelsohne tatkräftigsten und einflussreichsten aller internationalen Berufssekretariate beizutreten, das bereits einen Mitgliederstand von nicht weniger als zwei und eine viertel Million (einschliesslich eines beträchtlichen Teils von Gehaltsbeziehern) in 32 Ländern aufzuweisen hat.

Ich sehe mich daher unter diesen Umständen und angesichts der wachsenden Bedeutung der internationalen Organisation veranlasst, zu versuchen, kurz die Verhältnisse in meinem eigenen Verband, der Organisation der Eisenbahnangestellten Grossbritanniens und Irlands, und deren Erfahrungen zu schildern, die sie seit dem Jahre 1924 gemacht haben, wo unsere Mitglieder in der jährlichen Generalversammlung zusammengetreten waren und nach eingehender Besprechung und Erwägung alles dessen, was mit hereinspielte, mit überwältigender Mehrheit beschlossen, der I.T.F. beizutreten. Als man sich zu diesem Schritt entschloss gab er natürlich einige unter uns, die hinsichtlich der Auswirkung dieser Handlung auf die Lage des Verbandes gewisse Befürchtungen hegten, gerade wie vor zwanzig Jahren Schwierigkeiten und Gefahren vorausgesagt wurden, als wir uns dem englischen Gewerkschaftskongress anschlossen, und sieben Jahre später, als wir auf Grund der gemachten Erfahrungen beschlossen hatten, der Labour-Partei beizutreten.

Was die zuletzt genannten Körperschaften betrifft, so gibt es wahrscheinlich unter den 54 000 Mitgliedern nicht eines unter hundert, das, welche Meinungen es auch über die gewerkschaftliche Organisierung oder Taktik haben mag, in Abrede stellen würde, dass die Stellung des Verbandes als Bestandteil dieser beiden Flügel der britischen Arbeiterbewegung unendlich stärker ist als dies der Fall wäre, wenn der Verband noch derselbe wäre. Ich übertreibe nicht, wenn ich sage, dass ein Vorschlag, diese Beziehungen abzubrechen, undenkbar ist, so sehr sind unsere Mitglieder als Ganzes überzeugt von der grösseren Macht und Stärke, die wir durch die aktive Mitgliedschaft bei der gewerkschaftlichen Landeszentrale und der Arbeiterpartei erlangt haben. In ganz ähnlichen Linien vollzieht sich auch die Entwicklung soweit unsere Mitgliedschaft zur I.T.F. in Frage kommt.

Hie und da sind Befürchtungen geäussert worden, dass der Anschluss die individuelle Freiheit von Organisationen wie die unsrige beeinträchtigen könne. Eine derartige Erfahrung haben wir bei unserer gewerkschaftlichen Tätigkeit weder auf nationalem, noch auf internationalem Gebiete gemacht. Mein Verband macht nun wie immer geltend, dass es im Falle der Gehaltsbezieher Faktoren gibt, die eine besondere Beachtung rechtfertigen und die ihre eigenen Vertreter am besten verstehen und klarlegen können. Und bei der nationalen und internationalen gewerkschaftlichen Tätigkeit war die Gegenwart von Vertretern der Gehaltsbezieher auf dem Fusse der Gleichberechtigung mit den Arbeitern anderer Gruppen das Mittel, um vollste Beachtung dieser besonderen Faktoren oder Standpunkte zu erlangen und (was meines Erachtens ebenso wichtig ist) es ihnen zu ermöglichen, ihren Teil zur Lösung der Probleme beizusteuern, vor welche sich die Arbeiter aller Klassen oder Gruppen und jedes Landes gestellt sehen.

Soviel mir bekannt, neigt man in einigen Ländern zu der Ansicht, dass die Mitgliedschaft zur I.T.F. die Ausübung eines Einflusses auf Berufs- oder Gruppen-Organisationen mit sich brächte, was ihre Fortdauer als auf sich gestellte Einheiten gefährden würde. Auch hier wieder kann ich nur sagen, dass meine Organisation, die R. C. A., die gegenteilige Erfahrung gemacht hat.

Es ist nicht mein Wunsch oder meine Absicht, hier irgend ein oberflächliches Argument über die Vorzüge besonderer Organisationsformen aufzudrängen, sondern nur die Tatsachen, so wie ich sie sehe, darzulegen und in diesem Zusammenhang darf vermerkt werden, dass die R. C. A. sowohl national wie international in der Lage war, ohne Verlust ihres Ansehens oder Preisgabe eines Grundsatzes Seite an Seite mit den allge-

meinen Verbänden, die alle Gruppen von Angestellten aufnehmen, zu arbeiten. Sollte irgend eine heimliche Gegnerschaft verbleiben, dann würde ich mich für Duldsamkeit und guten Willen einsetzen in dem festen Glauben, dass in dem Kreise, innerhalb dessen die I.T.F. Einfluss nehmen kann, eine derartige Stimme keine tauben Ohren finden würde. Und selbst wenn berechtigte Gründe zu Streitigkeiten bestünden, so haben wir uns bei der R. C. A. zu der Schlussfolgerung durchgerungen, dass, welche gewerkschaftliche Organisationsform — Berufs- oder allgemeine Organisation — für die Verhältnisse in den einzelnen Ländern auch für die zweckmässigste erachtet werden mag, es anerkannt werden muss, dass dies in keiner Weise die Notwendigkeit einer internationalen Einheit herabmindert, einer Einheit, in der alle zu ihrem gegenseitigen Nutzen zusammenarbeiten können.

Meine Kollegen in dem Verbands, welcher die Büroangestellten und verwandte Berufsgruppen bei der Eisenbahn in Grossbritannien und Irland vertritt, wissen, in welchem Masse sich die internationale Organisation der Industrie- und Handelsinteressen entwickelt hat. Sie sehen, dass sie sich heutzutage auf jedes Gebiet der kapitalistischen Unternehmen erstreckt, dass sie keine Grenzen kennt. Sie können nicht glauben, dass ihre Zeitgenossen auf dem europäischen Kontinent, in Amerika und anderswo diese Entwicklung nicht bemerkt haben sollten oder sich gleichgültig verhielten gegenüber der Tatsache, dass nur durch eine weitumfassende, mächtige internationale Organisation die Arbeiter aller Gruppen den Schutz und die Förderung ihrer Interessen erlangen können.

Meine R. C. A.-Kollegen sehen wohl, wie die Eisenbahngesellschaften und die mit ihnen verbündeten Regierungen Anordnungen für ihre Internationale treffen. Sie kennen die dort zu besprechenden Gegenstände. Unter diesen erblicken sie eine Reihe, die für die Gehaltsbezieher von besonderem Interesse sind und sie sind der Ansicht — und dies ist meine hauptsächlichste Rechtfertigung für diesen Artikel —, dass all das uns dafür verantwortlich macht, die internationale Stellung aller Hand- und Kopfarbeiter zu verstärken.

Unter voller Anerkennung der bestehenden Schwierigkeiten, hat sie die Erfahrung davon überzeugt, dass der Zusammenschluss aller Gehaltsbezieher durch den Beitritt zur I.T.F. die Lösung dieser Schwierigkeiten nicht nur bedeutend erleichtert, sondern auch neue Vorteile sichert und die Bemühungen der Föderation zur Erhaltung und Verbesserung der Verhältnisse der Gehaltsbezieher in allen Ländern wirksamer gestaltet.

*Ann. der Schriftleitung:* Zu unserer grossen Freude sind wir in der Lage, obigen Artikel veröffentlichen zu können, umso mehr erfreut aber sind wir, weil er von einem der Führer der R. C. A. geschrieben ist. Diesem Verband ist es in mustergültiger Weise gelungen, alle

besonderen, mit der Organisierung und Vertretung des Büro- und Aufsichtspersonals bei der Eisenbahn verbundenen Schwierigkeiten zu überwinden. Auf Grund ihrer praktischen Arbeit und der Erziehung ihrer Mitglieder kann die R. C. A. als einer der zuverlässigsten und hervorragendsten Bestandteile der englischen Arbeiterbewegung angesehen werden.

Wir hoffen, dass die Worte des Kollegen Lathan ihre Wirkung nicht verfehlen. Seine Aufforderung zur Zusammenarbeit der Hand- und Kopfarbeiter muss von jedem unterstützt werden, der die Lage derjenigen Angestellten kennt, die in der Eisenbahnindustrie einst bevorrechtete Stellungen einnahmen.

Zusammenarbeit ist aber auch im alltäglichen Kampfe höchst wünschenswert. Doppelte Arbeit bedeutet nur Kraftvergeudung. Durch die Vornahme von Erhebungen, durch Abhaltung von Konferenzen und durch ihre Bemühungen, Einfluss auf die Unternehmer-Internationale zu erlangen, hat die I.T.F. bewiesen, dass sie in der Lage ist, auch solche Fragen zu behandeln, an denen die Eisenbahnangestellten interessiert sind. Diese Arbeit wird aber noch erfolgreicher sein, wenn sich alle der I.T.F. anschliessen, sodass diese der Sammelpunkt des ganzen in Frage kommenden Personals wird.

#### Lohnbewegung bei den englischen Eisenbahnen.

Die vor kurzem abgehaltenen Kongresse der drei englischen Eisenbahnverbände haben bekanntlich beschlossen, die im August 1928 getroffene Vereinbarung, welche eine Herabsetzung der Löhne und Gehälter von 2 1/2% vorsah, zu kündigen. In der gemeinsamen Sitzung der Vorstände der drei Organisationen vom 11. August wurde beschlossen, den Vertrag am 13. August unter Einhaltung der vorgeschriebenen Frist von 3 Monaten zu kündigen.

Die Eisenbahngesellschaften haben nun die Personalverbände zu einer Besprechung zusammenberufen, die am 24. September in London stattfinden wird. Mit ziemlicher Gewissheit kann jetzt schon gesagt werden, dass sie sich unter Berufung auf die Betriebsergebnisse weigern werden, die alten Lohn- und Gehaltssätze wieder einzuführen.

#### Gewerkschaftliche Auslandsreisen.

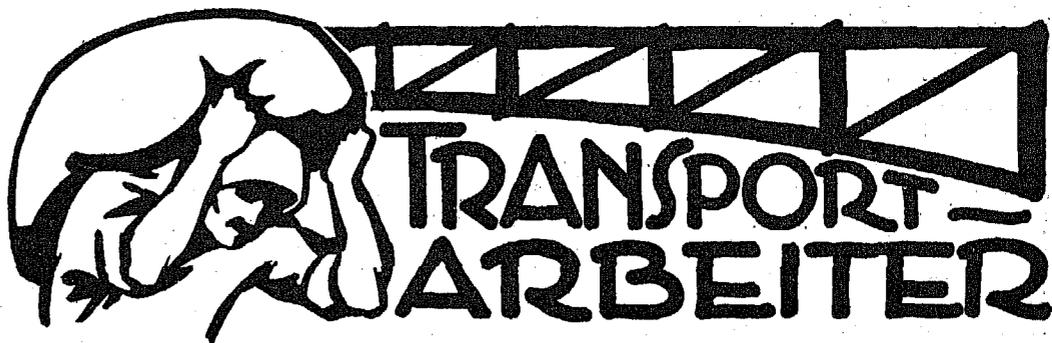
Unsere Kollegen im österreichischen Eisenbahnverband betreiben methodisch die Erziehung zum Internationalismus. In Gruppen von 20-100 Mann unternehmen österreichische Eisenbahner Reisen nach dem Auslande. Das I.T.F.-Sekretariat wurde kürzlich mit dem Besuche einer Abordnung zahlreicher Eisenbahnordner (technische Formation des Republikanischen Schutzbundes) beehrt.

„Der Weckruf der Eisenbahner“ (Prag) berichtet von dem Ausflug, den eine Gruppe von 80 Mann, wovon 24 Musiker, nach Prag unternahm. Unter Begleitung von Prager Eisenbahnern besichtigten sie die Stadt. Des Abends improvisierten sie im Garten des Volkshauses ein Konzert, das sich eines grossen Zulaufes erfreute.

Das Organ der „Unie“ schliesst den Bericht mit folgenden Zeilen:

„Unsere internationalen Beziehungen, die sich in der letzten Zeit so lebhaft gestalten, wurden durch diesen Besuch wesentlich gefördert und gestärkt. Es wäre zu wünschen, dass solche gegenseitigen Besuche der Eisenbahner aller Nationen womöglich häufig stattfinden, damit nach gegenseitigen Kennenlernen der unselige Chauvinismus schwindet und an dessen Statt eine wirkliche, lebendige internationale Klassen-solidarität tritt!“

Diesen Wunsch hegen auch wir. Unsere Bestrebungen beweisen es zur Genüge.



## Die Entwicklung der Hafendarbeit in Antwerpen (VI).

Von C. MAHLMAN.

(Schluss).

Im vorausgehenden haben wir bereits auf die Erwerbslosenversicherung hingewiesen.

Die Arbeitgeber haben einem von uns eingereichten Entwurf betreffend die Erwerbslosenversicherung allgemein zugestimmt. Die Grundlage dieser Versicherung besteht darin, dass den Arbeitern der Kategorie A in Form von Lohn, von Erwerbslosenunterstützung, oder von beidem zusammen ein wöchentliches Mindesteinkommen zuerkannt wird. Natürlich kann eine solche Grundlage nur dann geschaffen werden, wenn die Lohnbücher sorgfältig geführt und kontrolliert werden; daraus folgt auch unmittelbar, dass eine mutwillige Arbeitsverweigerung nicht als Erwerbslosigkeit betrachtet werden kann.

In einer Frage aber leisteten die Arbeitgeber bisher hartnäckigen Widerstand. Wir haben nämlich gefordert, dass alle Arbeiter, also sowohl die festen wie die Gelegenheitsarbeiter zur Erwerbslosenversicherung beitragen müssen und dass diese verpflichtet seien, einer von der paritätischen Hafenkommision anerkannten Berufsvereinigung anzugehören. Damit forderten wir also die Zwangsgliedschaft. Und dagegen machten die Arbeitgeber Bedenken geltend. Sie waren der Ansicht, dass auch diejenigen Arbeiter, die keiner Gewerkschaft angehören und sich einer solchen nicht anschliessen wünschen, Gelegenheit haben müssten, sich gegen Erwerbslosigkeit zu versichern. Daher schlugen sie vor, dass diejenigen Arbeiter, welche keiner Gewerkschaft angehören, Gelegenheit haben sollen, sich durch den zur Verwaltung der Erwerbslosenversicherung eingesetzten Ausschuss direkt zu versichern.

Ferner hatten wir vorgeschlagen — und dagegen hatten die Arbeitgeber nichts einzuwenden — dass die Gewerkschaft den Beitrag direkt von den Arbeitern einziehen sollte, den sie dann als Ganzes der mit der Verwaltung der Erwerbslosenversicherung betrauten Körperschaft überweisen würde.

Dadurch ergäbe sich folgende Sachlage: Arbeitgeber und Arbeitnehmer entrichten für jeden Arbeitstag einen gleich hohen Beitrag. Vorgesehen war ein Betrag von Fr. 0.50 täglich. Demnach sollte also jeder Arbeiter, der einen Tag arbeitete, für die Erwerbslosenversicherung durch Vermitt-

lung seiner Gewerkschaft einen Beitrag von Fr. 0.50 leisten und die Arbeitgeber ihrerseits sollten für jeden Arbeitstag Fr. 0.50 je Arbeiter an die Versicherung abführen.

Die Beitragsentrichtung sollte durch Einkleben von Marken in die Lohnbücher erfolgen; die Marken der Arbeitgeber müssten aber von anderer Farbe sein, damit leicht und einwandfrei festgestellt werden kann, ob sie ihrer Beitragspflicht nachkommen.

Als garantiertes wöchentliches Einkommen wurde ein Betrag vorgesehen, der einem Verdienst von 4 Tagen entspricht. Die Arbeitgeber hatten dagegen keine Einwände zu erheben; es wurde aber vereinbart, dass dieser Betrag auf Grund der tatsächlichen Erwerbslosigkeit eine festere Form erhalten soll.

Wir haben Grund zu der Annahme, dass die Besprechungen über dieses Problem binnen kurzem wieder aufgenommen werden. Die Arbeitgeber haben einsehen gelernt, dass, um wieder Ordnung in den Betrieb zu bringen und soziale Massnahmen zu ermöglichen, ein moralisches und finanzielles Band notwendig ist.

\*\*\*

*Einzelarbeitsverträge.* Es wurde auch vereinbart, dass es jedem Arbeiter freistehen sollte, mit seinem Arbeitgeber einen Einzelarbeitsvertrag auf die Dauer eines Jahres abzuschliessen; diese Verträge sollten aber gleichzeitig mit den zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern geschlossenen Kollektivverträgen ablaufen.

Die Arbeitgeber setzten anfänglich auf diese Einzelverträge grosse Hoffnungen. Wir können aber feststellen, dass diese bei den Arbeitnehmern auch nicht im geringsten Eingang gefunden haben und wir übertreiben gewiss nicht, wenn wir sagen, dass noch nicht einmal vier Dutzend Arbeiter im Antwerpener Hafen einen Einzelarbeitsvertrag mit ihrem Arbeitgeber abgeschlossen haben.

Die Arbeiter wissen nur zu gut, dass sie mit solchen Verträgen ein Stück ihrer Freiheit einbüssen und wenn die Arbeitgeber die Absicht hatten, durch dieses Mittel einen Stamm fester Arbeiter zu bekommen, die jederzeit bereit sind, zu arbeiten, dann werden sie jetzt zu der Einsicht gekommen sein, dass sie sich gründlich getäuscht haben.

Damit sind wir am Schlusse der Betrachtungen über das Problem der Arbeit angelangt. Wir wussten schon von vornherein, dass den von uns angestrebten Verbesserungen eine monate-, ja jahrelange Arbeit vorangehen musste. Wir haben jetzt aber die Überzeugung, dass wir, wie schwierig es auch sein mag, doch unser Ziel erreichen werden. Und dann wird der Antwerpener Hafen nicht mehr der Zufuchtsort aller derer sein, die in unserer heutigen Gesellschaft Schiffbruch erlitten haben.

P.S. Aus einem anderen, in der Nummer vom 15. Juli veröffentlichten Artikel geht hervor, dass es uns im Verhandlungswege bereits gelungen ist, die Lohn- und Arbeitsbedingungen zu verbessern.

#### Hafenarbeiterkonflikt in Nantes.

Die französischen Häfen sind immer noch der Schauplatz wirtschaftlicher Kämpfe. Die Docks von Nantes sind fast einen ganzen Monat im Streik gestanden. Die Arbeitgeber versuchten Anfang August, den Taglohn um Fr. 1.20 herabzusetzen; nach gescheiterten Verhandlungen erklärten die Arbeiter am 14. August einen Streik, wobei sie einen Grundlohn von Fr. 40.— im Tag forderten. Aufrufe um Solidaritätsbeweise ergingen und der Konflikt dehnte sich daraufhin auch auf die Kohlenarbeiter aus, die eine Aufbesserung des Stundenlohnes von 30 Centimes verlangten. In den Streit waren über tausend Arbeiter verwickelt. Die Kranführer, von denen man gleichfalls erwartete, dass sie sich der Bewegung anschliessen würden, beschlossen in einer Versammlung, nicht in einen Sympathiestreik zu treten, behielten sich aber das Recht vor, auf eine Erhöhung des Stundenlohns um 25 Centimes zu drängen. Aus verschiedenen Häfen, so aus La Rochelle, La Pallice und St. Nazaire, werden Sympathiestreiks gemeldet, die gleichzeitig dazu benutzt werden, um örtliche Verbesserungen durchzusetzen. Im zuletzt genannten Hafen wurde am 30. August ein 24stündiger Streik erklärt und am 1. September erfolgte die Kündigung des Tarifvertrages.

Ferner wird mitgeteilt, dass die Kohlenarbeiter von Nantes am 26. August nach Abschluss eines Vergleiches, wodurch sie sich statt der geforderten 30, mit 15 Centimes Aufbesserung zufrieden gaben, die Arbeit wieder aufgenommen haben.

#### Streik der Dünkirchener Hafenarbeiter bei jedem tödlichen Arbeitsunfall.

Die im unitarischen (kommunistischen) Hafenarbeiterverband in Dünkirchen organisierten Hafenarbeiter haben neulich beschlossen, als Protest gegen den unzulänglichen Unfallschutz, die Arbeit jeweils einen halben Tag einzustellen, wenn ein Hafenarbeiter einem tödlichen Arbeitsunfall zum Opfer fällt.

# KRAFTFAHRT

## SCHWEDEN.

Länge der konzessionierten Omnibuslinien ca. 60 000 km.

Dem schwedischen Statistischen Zentralbüro zufolge gab es Anfang dieses Jahres 1882 konzessionierte Omnibuslinien und 2 515 Omnibushöfe mit Anschluss an die Eisenbahnen. Die Gesamtstreckenlänge dieser Linien betrug 59 228 km.

#### Streik des Omnibuspersonals in Stockholm.

In einer zwischen den Arbeitnehmern und Arbeitgebern abgeschlossenen Uebereinkunft ist u. a. bestimmt, dass Entlassungen nur vorgenommen werden dürfen, wenn nachgewiesen wird, dass sich die Betroffenen schlecht geführt haben oder nicht genug Arbeit vorhanden ist. Diese Bestimmung möchten nun die Arbeitgeber abschaffen. Der Widerstand der Bediensteten hat sich so gesteigert, dass am 1. September in Stockholm und Vororten 500 Omnibusfahrer, Schaffner, Monteure, männl. und weibl. Wagenwäscher in den Streik getreten sind. Streikbrecher aus den eigenen Reihen haben sie nicht zu befürchten. Etwa 90% der in den Vororten wohnenden Arbeiter besitzen die Omnibuslinien; aus Solidarität mit den Streikenden lassen sie aber die Omnibusse jetzt leer laufen. Es ist auch zu Reibereien zwischen dem Publikum und der Polizei gekommen, die zum Revolver und blanken Säbel gegriffen hat.

#### Neue Kollektivverträge.

Im Laufe des Jahres wurden für die Kraftfahrer in einer Reihe von Städten neue Arbeitsverträge geschlossen, die für die verschiedenen Gruppen im wesentlichen folgendes vorsehen:

#### Kraftwagenfahrer in gewerblichen Betrieben.

In *Gothenburg*: Anfangslohn von Kr. 57 bis 62. Ein Ueberstundenzuschlag von 50% an Werktagen Ueberstundenzuschlag von 50% an Werktagen und 100% an Sonn- und Feiertagen. Arbeitszeit 48 Stunden wöchentlich. Arbeitsschluss am 1. Mai 12 Uhr, und vor Feiertagen 2 Uhr nachm. Bei erwerbsunfähiger Krankheit eine Woche voller Lohn und an weiteren 30 Tagen je Kr. 3.50. Unfallrente gesetzlicher Satz, mindestens aber Kr. 4.50 täglich. Eine Woche Ferien und Kleidergeld. In *Kalmar*: Bisher Ueberstundensatz von Kr. 1.10; künftig ein solcher für die ersten 2 Stunden, Kr. 1.50 für die folgenden. Arbeitsschluss vor Sonn- und Feiertagen 3 Uhr nachm. (bisher 4 Uhr). Neu ist ein Krankengeld während 1 Woche im Jahr in Höhe des Lohnes.

#### Kraftroschenfahrer.

In *Boras*: Wochenlohn Kr. 45. Eine von 96 auf 72 Stunden verminderte Arbeitszeit, einige Verbesserungen in bezug auf Kranken- und Kleidergeld. In *Kalmar*: Die bisherige Schicht von 15 Stunden (einschl. Essenspause) wurde auf 12, ausschl. Essenspause) festgesetzt. Krankengeld wird im Jahr eine Woche lang gewährt. Sämtliche Führer erhalten jährlich einen Arbeitsanzug. Bei Beschäftigung mit anderen Arbeiten beträgt die Arbeitszeit 8 Stunden, der Ueberstundenzuschlag Kr. 1.50. In *Norrköping*: Erhöhung des Wochenlohnes von 30 auf 35 Kr., zuzügl. 5% der Einnahme. Aushilfschauffeure erhalten einen Schichtlohn von 10 Kr. und 5% der Einnahme. Neu ist ein stätiger Urlaub nach 6 Monaten sowie ein monatliches Kleidergeld von 5 Kr.

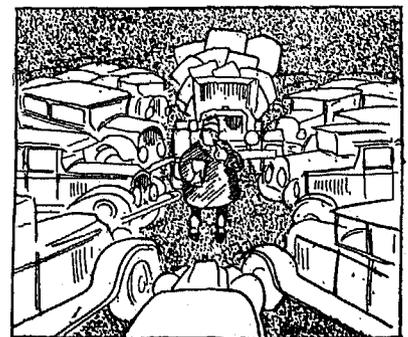
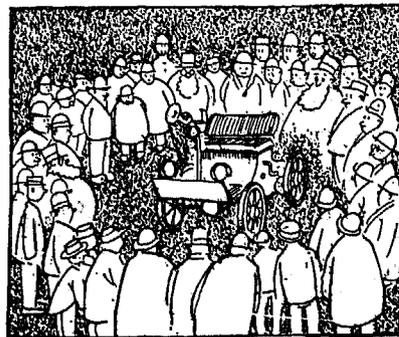
#### Omnibuspersonal.

In *Boras*: Wochenlohn 40 Kr., nach 3 Monaten 60 (bisher 55). In *Hudiksvall*: Wochenlohn 40, 45 und 50 Kr. auf verschiedenen Linien. Aushilfspersonal erhält in der Stunde Kr. 1.25. Bei Ueberstunden gilt ein Satz von 10% der Einnahme. In 12 aufeinanderfolgenden Monaten wird 30 Tage lang ein Krankengeld von 3 Kr. gewährt. Ausser der gesetzlichen Rente wird bei Arbeitsunfällen mit tödlichem Ausgang ein Sterbegeld von 150 Kr. ausbezahlt. Auf jeden Monat entfallen 2 freie Tage. In *Lund* wurde der erste Tarifvertrag für Schaffner geschlossen, der einen Wochenlohn von 12 Kr. im ersten und von 14 Kr. in den folgenden Jahren vorsieht. Die Arbeitszeit beträgt wöchentlich 48 Stunden; dazu kommt eine tägliche Vorbereitungszeit von 20 Minuten. In den ersten zwei Stunden wird ein Zuschlag von 30, in den weiteren ein solcher von 50% gewährt. Der jährliche Urlaub beträgt 6 Tage.

#### TSSCHECHOSLOWAKEI.

#### Kollektivvertrag für die Kraftwagenfahrer bei den Prager Plakatierungsunternehmungen.

Der tschechoslowakischen Kraftfahrerorganisation ist es bisher noch nicht gelungen, Kollektivverträge in grösserem Masstab abzuschliessen, da es keine Organisation von Kraftwagenbesitzern gibt. Für die bei obenerwähnten Unternehmen beschäftigten Chauffeure konnte indes ein Vertrag abgeschlossen werden, der im wesentlichen folgendes vorsieht: eine normale Arbeitszeit von 48 Stunden wöchentlich (es wird von 6 Uhr früh bis nachm. 3 Uhr gearbeitet, einschliesslich einer einstündigen Mittagspause), ein Wochenlohn von Kc. 300.— (100 tschechische Kronen = ca. M. 12.50) und ein Zuschlag von Kc. 7.50 für jede über 8 Stunden geleistete Stunde. Ferner wird eine vierteljährlich zahlbare Wohnungszulage von Kc. 300.—, ein Neujahrgeld von Kc. 600.— und ein jährlicher, bezahlter Urlaub gewährt.



Das selbe, nur etwas anders.

## Rede des englischen Verkehrsministers über den neuen Entwurf eines Strassenverkehrsgesetzes.

Nachstehend veröffentlichen wir den sachlichen Teil der vom englischen Verkehrsminister, Genosse *Herbert Morrison*, auf unserer Londoner Kraftfahrer-Beiratssitzung gehaltenen Rede.

Es sei mir gestattet, einzugehen auf die nachfolgenden Einzelheiten: 1.) über die jetzigen gesetzlichen Bestimmungen, 2.) über die Vorschläge in dem Entwurf zu einem Strassenverkehrsgesetz und 3.) über die Empfehlungen im Ersten Bericht des Königlichen Verkehrsausschusses zu den drei Hauptabschnitten der Abhandlung des Herrn Archie Henderson betr. einer internationalen Norm über die an Berufskraftfahrer zu stellenden Anforderungen.

Zunächst sei erwähnt, dass der Entwurf zu dem Strassenverkehrsgesetz von der Regierung zu keiner Zeit ausdrücklich gutgeheissen worden ist; er wurde lediglich zu dem Zwecke gedruckt und verbreitet, besprochen zu werden, um eine möglichst allgemeine Übereinstimmung über die an dem bestehenden Strassenverkehrsgesetz anzubringenden Änderungen herbeizuführen.

### 1. Körperliche Eignung.

(a) *Das bestehende Gesetz.* Nach dem jetzigen Gesetz werden zwei Arten von Führerscheinen zum Betriebe von Kraftfahrzeugen ausgestellt: der gewöhnliche Führerschein gemäss dem Kraftfahrzeuggesetz vom Jahre 1903 und der besondere Führerschein zum öffentlichen Betrieb von Kraftfahrzeugen (Kraftomnibussen und Kraftdroschken) gemäss den kommunalen Polizeiverordnungen aus den Jahren 1847 und 1899. Was den ersteren betrifft, so werden keine Anforderungen über die körperliche oder geistige Eignung des Bewerbers gestellt. Die für die Ausgabe von Führerscheinen zuständige Behörde ist tatsächlich gehalten, jedem Bewerber, sofern er nicht im Hinblick auf sein Alter oder eine Verurteilung wegen Übertretung der Kraftverkehrsbestimmungen ausser Betracht kommt, einen Führerschein auszustellen. Eine derartige ausdrückliche Verpflichtung haben aber diejenigen Behörden, welche Führerscheine zum öffentlichen Betrieb von Kraftfahrzeugen ausstellen, nicht; sie können ungeeigneten Bewerbern Führerscheine verweigern, es gibt aber keine gesetzliche Norm über die körperliche Eignung der Bewerber.

(b) *Entwurf eines Strassenverkehrsgesetzes.* Auf Grund von Klausel 15 des Entwurfes zu einem Strassenverkehrsgesetz wird von Bewerbern um einen Führerschein eine in einer vorgeschriebenen Form gehaltene Erklärung darüber gefordert, ob er an einer der angeführten Krankheiten, oder an einer anderen Krankheit oder einem körperlichen Gebrechen leidet, wodurch sein Fahren mit einem Kraftwagen zu einer Gefahrenquelle für das Publikum werden könnte.

Mit dem Gesetzentwurf wird beabsichtigt, gewisse Krankheiten oder Gebrechen, z. B. schlechtes Sehvermögen, dem nicht durch Linsen abgeholfen werden kann, zu einem unbedingten Hindernis bei der Erlangung

eines Führerscheines zu machen. Eine ärztliche Untersuchung ist nicht vorgesehen, der Bewerber könnte aber, ausser im Falle obenerwähnter Krankheiten und Gebrechen, verlangen, einer Prüfung über seine Eignung und Fähigkeiten als Führer unterzogen zu werden. In bezug auf die Omnibus- und Kraftdroschkenführer sieht der Entwurf (Klausel 54) vor, dass der Bewerber die vom Verkehrsminister vorgeschriebenen Bedingungen erfüllen sollte. Das Departements-Komitee für die Zulassung öffentlicher Fahrzeuge, das auch Bestimmungen über die Fahrzeuge selbst erlässt, hat im Falle von Bewerbern um Führerscheine für solche Fahrzeuge empfohlen, dass sich die Vorschriften des Ministers auf folgende Bedingungen erstrecken: Der Bewerber muss:

- 1.) lesen und schreiben können;
- 2.) 21 oder mehr Jahre alt sein im Falle eines Führers, und 16 oder mehr Jahre alt im Falle eines Schaffners und zur Feststellung seines Alters ein Geburtszeugnis oder einen anderen zufriedenstellenden Nachweis vorzeigen;

- 3.) der für die Ausstellung von Führerscheinen zuständigen Behörde die Gewissheit geben, dass er körperlich und geistig fähig ist, die von ihm verlangten Pflichten zu erfüllen;

- 4.) von zwei Haushaltungsvorständen, die ihn persönlich gekannt haben und Aussagen über seinen Charakter machen können, Leumundszeugnisse vorweisen; ferner sollte der letzte Arbeitgeber als Referenz aufgegeben oder ein ausreichender Grund angeführt werden, wenn dies nicht geschieht;

- 5.) falls es sich um einen Führer handelt, auf Verlangen der für die Ausstellung von Führerscheinen zuständigen Behörde durch Ablegung einer praktischen Prüfung zeigen, dass er in der Lage ist, die Art Dienstfahrzeug, die er zu führen beabsichtigt, zu handhaben.

(c) *Königlicher Verkehrsausschuss.* Der Königliche Verkehrsausschuss hat die in Klausel 15 des Entwurfes zu dem Strassenverkehrsgesetz (Paragraph 42 seines Berichtes) enthaltenen Vorschläge gutgeheissen, er hat aber bisher noch keine Empfehlungen (ausser hinsichtlich des Alters) über besondere Anforderungen, denen Führer öffentlicher Fahrzeuge entsprechen sollten, herausgegeben.

### 2. Alter.

(a) *Das bestehende Gesetz.* Nach dem in Kraft befindlichen Gesetz muss ein Bewerber um einen Führerschein für ein Kraftfahrzeug mindestens 14 Jahre und ein solcher um einen Führerschein für ein anderes mechanisch betriebene Fahrzeug mindestens 17 Jahre alt sein. Sonstige, gesetzlich festgesetzte Grenzen bestehen nicht.

(b) *Entwurf eines Strassenverkehrsgesetzes.* In Klausel 14 des Entwurfes zu einem Strassenverkehrsgesetz wird vorgeschlagen, die Altersgrenze von 17 Jahren für Bewerber um einen allgemeinen Führerschein beizubehalten, jedoch die Altersgrenze für Krafttradfahrer von 14 auf 15 Jahre hinaufzusetzen.

Im Falle von öffentlichen Fahrzeugen wird vorgeschlagen (Klausel 54 des Entwurfes), dass das Mindestalter eines Führers 21 und das Mindestalter eines Schaffners 18 Jahre betragen soll.

(c) *Königlicher Verkehrsausschuss.* Der Königliche Ausschuss empfiehlt, dass die bestehende Altersgrenze von 17 Jahren im Falle der Führerscheine für gewöhnliche Kraftwagen und leichtere Wagen zur Warenbeförderung beibehalten, aber im Falle von Bewerbern um Führerscheine für Lastwagen im Leergewichte von über 2½ Tonnen oder für öffentliche Fahrzeuge auf 21 Jahre heraufgesetzt werden soll. Ferner empfiehlt er, dass das zur Erlangung eines Führerscheines für ein Krafttrad erforderliche Alter auf 16 statt der im Entwurf zu dem Strassenverkehrsgesetz (Paragraph 44 des Berichtes des Ausschusses vorgeschlagenen 15 Jahre heraufgesetzt werden solle.

### 3. Theoretische und praktische Kenntnisse.

(a) *Das bestehende Gesetz.* Im geltenden Gesetze sind keine Bestimmungen enthalten, wodurch Bewerber um einen Führerschein verpflichtet wären, sich einer theoretischen oder praktischen Prüfung zu unterziehen. Im Falle von öffentlichen Fahrzeugen vergewissern sich verschiedene Behörden vor der Verabfolgung von Führerscheinen, dass die Bewerber genügende Fähigkeiten zum Betrieb eines Fahrzeuges haben, sie unterliegen aber keiner gesetzlichen Verpflichtung dazu.

(b) *Entwurf des Kraftverkehrsgesetzes.* In dem Gesetzentwurf sind keine Prüfungen für Führer vorgesehen ausgenommen in obenerwähntem Falle von Personen, die an Krankheiten oder Gebrechen leiden und die für die Führerscheine zuständige Behörde davon überzeugen wollen, dass sie die zum Fahren nötigen Eignung besitzen. Was den öffentlichen Betrieb von Kraftfahrzeugen betrifft so dürfte eine Fahrprüfung durch die vom Verkehrsminister zu erlassenden Vorschriften über die Anforderungen, denen Bewerber um Führerscheine für derartige Fahrzeuge entsprechen müssen, wahrscheinlich obligatorisch gemacht werden wenn der Gesetzentwurf in seiner jetzigen Form zum Gesetz erhoben wird.

(c) *Königlicher Verkehrsausschuss.* Der Königliche Ausschuss hat keine Fahrprüfungen für Bewerber um Führerscheine (Paragraph 43 seines Berichtes) empfohlen.

In seinem Bericht wird übrigens auch nicht die besondere Frage der Prüfung von Bewerbern um Führerscheine zum öffentlichen Betrieb von Fahrzeugen behandelt.

## VEREINIGTE STAATEN. *Dampfomnibus in Amerika.*

Durch geringe Betriebskosten und grosse Anpassungsfähigkeit an den Verkehr soll sich ein in Indianapolis (V. St.) versuchsweise eingeführter Omnibus mit Dampftrieb auszeichnen. Der Wagen ist sechsrädrig, wie die schweren Kraftomnibusse; im übrigen ähnelt er einem Gleistriebwagen. Der Zugang ist vorn beim Führer, der Ausgang in der Mitte. Die Türen sind Klapptüren mit Luftantrieb. Zu beiden Seiten des Mittelganges befinden sich zweiseitige Bänke mit 40 Sitzplätzen. Der am Ende des Wagens bei der Kraft- und Triebanlage untergebrachte Dampfbereiter wird mit Oel geheizt.

## DAENEMARK. *Tarifvertrag für die Kraftdroschenführer in Aarhus.*

Mit der Aarhus Taxa ist ein Tarifvertrag abgeschlossen worden, der für die Arbeitnehmer einen Wochenlohn von Kr. 42.— zuzüglich 10% der Bruttoeinnahme vorsieht. Für 2 Mann beträgt die ununterbrochene Arbeitszeit 19 Stunden mit einer einstündigen Essenspause bei Tagschicht und einer halbstündigen Essenspause bei Nachtschicht. Demnach beträgt die Arbeitszeit bei Tag 9, bei Nacht 8 1/2 Stunden. Einfache Schichten werden mit 6 Kr. vergütet. Wenn Nachtschicht gearbeitet wird, muss der Betreffende vor 12 Uhr mittags davon verständigt werden, andernfalls sind 7 Kr. zu zahlen. Ueberarbeit wird mit 135 Oere pro Stunde vergütet. Die Ferien betragen 4 Tage und werden vor oder anschliessend an einen freien Sonntag genommen. Ferner wird in den ersten 13 Wochen nach Eintritt eines Unfalls eine tägliche Entschädigung von Kr. 3.— bezahlt. Bei Ueberlandfahrten, die nicht am selben Tag beendet werden, erhält der Chauffeur 10 Kr. im Tag extra. Er hat die von der Polizei vorgeschriebene Uniform selbst zu stellen. Das Arbeitsverhältnis kann beiderseits mit zweektägiger Frist gekündigt werden.

## DEUTSCHLAND. *Ein Abkommen zwischen Reichsbahn und Reichspost.*

Nach langwierigen Verhandlungen ist es zwischen Reichspost und Reichsbahn zu weitgehenden Abmachungen über den Gemeinschaftsbetrieb von Kraftwagenlinien gekommen, die eine wechselseitige Unterstützung der Vertragspartner vorsehen. Die Güterbeförderung im Ueberlandverkehr soll künftig grundsätzlich eine Angelegenheit der Reichsbahn sein, während der öffentliche Omnibus-Personenverkehr in Händen der Post verbleiben soll. Die Post stellt alle Fahrzeuge, Personal, Tankstellen und sonstige Einrichtungen und bleibt auch bei den neu einzurichtenden Omnibusstrecken Unternehmerin. Die Reichsbahn weist der Post auf den Bahnhofsvorplätzen bevorzugte Stellen zur Aufstellung der Omnibusse zu, gestattet den Omnibusfahrern die Benutzung der ausserhalb der Sperren gelegenen Warteräume und stellt für den Omnibusverkehr Fahrkartenausgaben und Gepäckabfertigung zur Verfügung. Die ab 1. April d. J. von der Reichsbahn selbst betriebenen Personenkraftlinien werden auf die Reichspost übertragen, während die Post ihren Stückguttransport, den sie im bisherigen Umfang auf ihren Omnibuslinien weiterbetreiben darf, nach diesem Zeitpunkt nicht weiter ausbaut.

Der ab 1. April 1929 in Kraft tretende Vertrag gilt jeweils auf 5 Jahre, sofern er nicht ein Jahr zuvor gekündigt wird. Am Gewinn und Verlust wird die Post mit 65, die Reichsbahn mit 35 Prozent beteiligt; bei den als Wettbewerbsstrecken zur Schiene geltenden Linien ist dieses Verhältnis aber gerade umgekehrt.

Durch dieses Uebereinkommen ist der Konkurrenzkampf zwischen den beiden Unternehmen, der bereits bedenkliche Formen anzunehmen drohte, unmöglich gemacht.



## ENGLAND.

### *Flughäfen auf Dächern der Bahnhöfe.*

In absehbarer Zeit sollen auf den grossen Londoner Bahnhöfen Flughäfen errichtet werden. Einige englische Eisenbahngesellschaften haben die Absicht, beim Parlament die Genehmigung zur Einrichtung von Luftverkehr zu beantragen, wie sie das bereits zum Zwecke des Betriebs von Kraftfahrlinien getan haben. Die Gesellschaften sind davon überzeugt, dass die Technik des Auf- und Abstiegs bald das Landen auf Bahnhofsdächern ermöglichen wird, die dazu genügend Raum bieten.

## OESTERREICH.

### *Schaffung eines Luftverkehrsgesetzes.*

Mitte letzten Monats hat der Nationalrat des Oesterreichischen Parlaments ein Gesetz über die Förderung des Luftverkehrs angenommen, das im wesentlichen der deutschen, voraussichtlich im Herbst dieses Jahres in Kraft tretenden Luftfahrtverordnung angeglichen ist. Damit wird beabsichtigt, auf dem Gebiete des Luftfahrtwesens eine weitgehende Uebereinstimmung und enge praktische Zusammenarbeit zwischen Oesterreich und Deutschland herbeizuführen.

## VEREINIGTE STAATEN.

In der zweite Hälfte 1928 haben laut dem Handelsdepartement 19 Luftverkehrsgesellschaften \$ 3 858 020 vereinnahmt und \$ 2 653 052 verausgabt. 28 Gesellschaften beschäftigten im selben Jahre 1 038 im eigentlichen Verkehrsdienst tätige Personen, darunter 275 Führer, 499 Mechaniker und 262 sonstige Verkehrsarbeiter. Bei 25 Unternehmungen beträgt der Durchschnittsverdienst eines Führers \$ 194 monatlich. Der Fahrpreis beträgt am Tage 5 1/2 Cents, bei Nacht 9,3 Cents je Meile. Im Mittel flog jeder Flugzeugführer 68 Stunden monatlich. Für 28 Flugpostlinien haben die Vereinigten Staaten nicht weniger als \$ 5 103 825 verausgabt; sie sind damit die Hauptförderer der Luftverkehrsunternehmen.

## Empfohlene Hotels und Restaurants.

### **American Hotel, Amsterdam.**

Erstklassiges Hotel, Restaurant  
und Café.

Lage im Zentrum der Stadt.

Versammlungslokale usw.

Mässige Preise.

# STRASSEN BAHNEN

## Strassenbahnerstreik in Dublin (Irland).

Wegen einer beabsichtigten 10%igen Gehaltskürzung ist das etwa 2 000 Mann umfassende Personal der Dubliner Strassenbahngesellschaft am 15. August in einen Proteststreik getreten. Nachdem die Gesellschaft sah, dass ein Streik drohte, hat sie versucht, Zwietracht unter dem Personal zu säen, indem sie im letzten Augenblick ankündigte, dass die Omnibusangestellten von der Gehaltskürzung nicht betroffen würden. Diese haben aber ein schönes Beispiel der Solidarität gegeben und haben die Arbeit mit ihren Kameraden niedergelegt. Die Jetzlöhne betragen für die Führer 63 sh. 5 d. und für die Schaffner 60 sh. für die 48stündige Arbeitswoche. Nachdem der Konflikt über eine Woche gedauert hatte, griff der Minister für Handel und Industrie des Freistaates Irland, der sah, dass die Behörden nichts taten, vermittelnd ein. Es wurde eine Untersuchungskommission eingesetzt zu dem Zwecke, die Ursachen des Streites zu prüfen und zu versuchen, eine Verständigung herbeizuführen. Die Gesellschaft hat einen Vorschlag, den Dienst zu den früheren Bedingungen solange weiter zu versehen, bis das Resultat der Arbeiten dieser Kommission vorliegt, zurückgewiesen.

## Streiks bei französischen Strassenbahnen.

Französische Strassenbahner haben in den letzten Wochen ziemlich bedeutende Streikbewegungen geführt. So sind am 9. August sämtliche Strassenbahner von Nantes, 700 Bedienstete an der Zahl, wegen einer Gehaltsaufbesserung in den Streik getreten. Als Vermittlerin trat die Gemeinde auf, die vorschlug, die im Arbeitsvertrag vorgesehene dreiteilige Kommission, bestehend aus Vertretern der Behörden, 3 Arbeitnehmer- und 3 Arbeitgebervertretern, einzuberufen. In 2 am 12. August stattgefundenen Sitzungen hat diese dann auch Vorschläge ausgearbeitet, die vom Personal angenommen wurden, obgleich seine Forderungen damit nicht restlos erfüllt waren. Die Wiederaufnahme der Arbeit erfolgte am 14. August, nachdem folgende Verbesserungen gesichert waren: Erhöhung des Monatsgehältes der Bediensteten um 90 Fr. und des Stundenlohnes der Arbeiter um 45 Centimes (dies ist der selbe Satz bei durchschnittlich 200 Arbeitsstunden im Monat); Erhöhungen der Familienzulage von 45 bis 75 Centimes täglich. Die Gewerkschaft hat der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass die noch unerledigten Forderungen bezüglich der jährlichen Ferien, des Kleidergeldes etc. in kürzester Zeit geprüft und in einem für

## Abschluss eines neuen Kollektivvertrages bei den Strassenbahnen in Bukarest.

Am 16. Juli ist zwischen der Städt. Strassenbahngesellschaft in Bukarest und ihren Bediensteten, dank der Vermittlung des Gemeindegewerkschafts von Bukarest, das als Schlichtungsamt bei der Beilegung des zwischen der Personalgewerkschaft und der Strassenbahngesellschaft entstandenen Streits gedient hat, ein Kollektivvertrag abgeschlossen worden.

Die Hauptbestimmungen des neuen Vertrages sind folgende: Der Arbeitstag beträgt 8 Stunden für das gesamte Personal, doch sind die im Gesetz über die Arbeitsverträge und im Gesetz über die Arbeitszeit enthaltenen Ausnahmen zulässig. Die Vorbereitungszeit ist in der Arbeitszeit nicht inbegriffen. Ueber 8 Stunden hinaus geleistete Ueberstundenarbeit wird mit einem Zuschlag von 25% vergütet, wenn die Arbeit vor 2 1/2 Uhr verrichtet wird, und mit einem Zuschlag von 60%, wenn sie nach dieser Zeit geleistet wird. Der Ueberstundenzuschlag beträgt in den Werkstätten und Hallen bei Arbeit am Tage 25%, bei Nachtarbeit 60%. Die Werkstättenarbeiter arbeiten samstags von 7 bis 13 Uhr; um die ge-

die Arbeiter günstigen Sinne beschieden werden.

Ein zweiter Streik ist in Lille erklärt worden. Sich auf eine Bestimmung im Tarifvertrag stützend, hat die Gewerkschaft des Personals eine ab 1. Juli in Kraft tretende Neuregelung der Gehälter gefordert. Für das Fahrpersonal betragen die Löhne Fr. 23,35 bis 25,25 im Tag, für das übrige Personal (Streckenarbeiter, Werkstättenarbeiter etc.) Fr. 3 bis 3,68 in der Stunde. Die Organisation verlangte eine Aufbesserung des Wochenlohnes von 24 Fr., dem ein Angebot der Gesellschaft von Fr. 12 und 14 gegenüberstand. In einer Personalversammlung wurde dieses Angebot zurückgewiesen und beschlossen, am Vormittag des 22. August den Streik zu erklären. Das 1000 Mann zählende Personal, das im Verhältnis von 95 : 100 organisiert ist, hat ohne jede Ausnahme an der Bewegung teilgenommen. Nach zweitägigen Verhandlungen in der Präfektur schlug die Gesellschaft vor, sämtlichen Personalgruppen eine allgemeine Aufbesserung von Fr. 2,80 täglich zu gewähren. Obwohl sie dieser Vorschlag nicht ganz zufriedenstellte, beschlossen die Streikenden, die Arbeit am 1. September wieder aufzunehmen, da eine Verlängerung des Konfliktes für sie zu grosse Lasten und für das Publikum noch mehr Hemmungen und Unannehmlichkeiten bedeutete hätte.

setzlich vorgeschriebene normale 48-Stundenwoche zu erlangen, wird an vier anderen Wochentagen eine halbe Stunde länger gearbeitet. Das Fahrpersonal, die Kontrolleure sowie das Hallenpersonal haben nach 13 Dienstagen Anspruch auf 2 Ruhetage; diese Ruhetage werden Bediensteten mit mindestens 2 Dienstjahren vergütet. Bediensteten, die noch keine zwei Dienstjahre hinter sich haben, steht es frei, an den Ruhetagen gegen Bezahlung zu arbeiten.

Bediensteten, die seit mindestens 6 Wochen beschäftigt werden, wird im Falle von Krankheit oder bei Unfall der Grundlohn auf die Dauer von 7 Tagen weitergewährt.

Die Dienststundenpläne sehen eine Haltezeit von 4 Minuten an den Endhaltestellen vor, die nicht als Ruhepause betrachtet werden. An diesen Haltestellen werden dem Personal Aufenthaltsräume zur Verfügung gestellt, wo Trinkwasser erhältlich ist und in denen je nach Bedarf auch Wasserklosets eingerichtet werden.

In den Werkstätten und Hallen werden, wo solche noch nicht vorhanden sind, Räume zur Verfügung gestellt, wo die Arbeiter ihre Kleider wechseln können, ferner Waschgelegenheit und Schränke zur Aufbewahrung der Kleider.

Ein am Tage zuvor zum Dienst beordeter Angestellter, der sich zur angegebenen Zeit zur Arbeit eingefunden hat, hat Anspruch auf seinen Lohn, wenn der Wagen infolge Strommangels nicht ausfährt; er ist jedoch verpflichtet, jede sonstige Arbeit, die ihm in Auftrag gegeben wird, auszuführen.

Entlassungen und sonstige Disziplinarstrafen werden nur nach vorgenommener Untersuchung, bei der der Betreffende mündliche und schriftliche Erklärungen abgeben kann, ausgesprochen. Nur die Generaldirektion hat die Befugnis, über Entlassungen zu befinden. Jede auferlegte Strafe wird ausgehängt und dem in Frage kommenden Bediensteten zur Kenntnis gebracht. Nach Verhängung einer Strafe haben die Angestellten das Recht, innerhalb 5 Tagen Berufung einzulegen. Stellt es sich bei einer Untersuchung heraus, dass eine Bestrafung zu unrecht erfolgt ist, so werden die Tage der Dienstenthebung als Dienstage betrachtet.

Der Vertrag sieht keine Lohnaufbesserungen vor — die Gesellschaft macht

geltend, dass die Personalkosten sich z. Zt. auf ca. 50% der Bruttoeinnahmen belaufen, weshalb eine Erhöhung nicht möglich sei, ohne das Gleichgewicht des Voranschlags zu gefährden —, die Gesellschaft wird aber, „um das Personal anhänglicher zu machen und die stabilen Elemente anzuspornen“ ein Vergütungssystem einführen, wonach dem Befehlenden für jede fünf Dienstjahre eine 30 Lohntagen entsprechende Summe angelegt wird, die er nur beim Austritt aus dem Dienst, und dies nur nach Zurücklegung von mindestens 15 Dienstjahren, in Empfang nehmen kann.

Was den jährlichen Urlaub betrifft, so erhalten Bedienstete mit einer ununterbrochenen Dienstzeit von einem bis 3 Jahren 7, von 3—5 Jahren 10, von 5—10 Jahren 14 Tage Urlaub. Nach mehr als 10 Jahren wird der Urlaub für jedes weitere Dienstjahr um einen Tag verlängert, er kann aber auf keinen Fall 30 Tage überschreiten. Während des Urlaubs erhalten die Bediensteten eine dem Durchschnittsverdienst der letzten drei Monate, die Zuschläge inbegriffen, entsprechende Vergütung.

Ferner stellt die Gesellschaft dem Personal alle zwei Jahre einen Sommer-Dienstanzug, einen Winter-Dienstanzug, einen Ueberzieher, eine Sommer- und eine Wintermütze.

Der neue Vertrag gilt bis 1. Januar 1931. Die Strassenbahngewerkschaft von Bukarest ist ein Bestandteil des ungeschlossenen rumänischen Hafen- und Transportarbeiterverbandes; sie zählte am 1. Juli 1929 ca. 1900 Mitglieder bei einem Personalbestand von 4 681 Köpfen (einschliesslich der höheren Beamten).

Nach Abschluss des Kollektivvertrages fürchtete die Direktion den wachsenden Einfluss der Gewerkschaft, weshalb sie durch Schikanen zur Verfolgung ihrer Mitglieder überging. Sie ist sogar so weit gegangen, dass sie die den Vorstand der Gewerkschaft bildenden Strassenbahner entliess.

Dies entmutigt aber keineswegs unsere rumänischen Kameraden. Sie sind fest entschlossen, alles aufzubieten, um sich die Macht und den Einfluss ihrer gewerkschaftlichen Organisation zu erhalten.

**VAN OVEN,**  
Den Haag.  
**FAHNEN UND ABZEICHEN**  
Lieferant der I. T. F.

Bestellungen sind an das Sekretariat der I. T. F. zu richten.

# SEELEUTE

## Wird die Lage in England geklärt?

Bekanntlich haben die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Seemannsverbände wegen der unter den Seeleuten Englands herrschenden Verhältnisse schon seit Jahren die grössten Schwierigkeiten bei der Durchführung ihrer Aktionen.

Durch die Haltung ihres verstorbenen Leiters geriet die englische Seemannsorganisation mit der übrigen Arbeiterbewegung Englands in Konflikt, was zu ihrem Ausschluss aus der gewerkschaftlichen Landeszentrale führte. Sobald dieser Ausschluss vollendete Tatsache war, begann der der I.T.F. angehörige Transportarbeiterverband mit der Organisation der Seeleute in einer eigens dazu geschaffenen Abteilung. Damit hatte der Verband einen bemerkenswerten Erfolg und die Mitgliederzahl stieg beständig. Es entstand aber dieserhalb ein Streit zwischen der Seeleutegewerkschaft und dem Transportarbeiterverband und schliesslich schien die Lage ziemlich kritisch zu werden.

Inzwischen ist uns mitgeteilt worden, dass der Streit beendet ist, und die beiden Organisationen eine Vereinbarung getroffen haben.

Der Seemannsverband verpflichtete sich, beim englischen Gewerkschaftsbund nochmals einen Antrag um Aufnahme einzureichen, während der Transportarbeiterverband seinerseits versprach, die Agitation unter den Seeleuten einzustellen.

In „The Seaman“, Organ der Seeleutegewerkschaft lesen wir, dass diese Organisation als ersten Schritt auf diesem Wege folgende Entschliessung angenommen hat:

„Der Finanzausschuss empfiehlt dem Exekutivkomitee, alle Beziehungen mit dem neutralen Bergarbeiterverband abzubrechen und so schnell wie möglich mit dem Gewerkschaftskongress in Verbindung zu treten, um die Lage zu klären.“

Die jährliche Generalversammlung des Seeleuteverbandes hat diese Entschliessung bestätigt und damit ist das Haupthindernis, das einer Wiederaufnahme der englischen Seeleute in den Gewerkschaftsbund im Wege lag, beseitigt.

Hoffen wir, dass dies gleichzeitig eine vollständige Aenderung der bisherigen gewerkschaftlichen Taktik der englischen Seeleutebewegung zur Folge haben wird.

## Die belgischen Seeleute fordern eine Heueraufbesserung.

Am 13. September läuft der Kollektivvertrag für die belgischen Seeleute ab.

Der Seeleuteverband hat eine Heueraufbesserung von 25% verlangt. Die Verhandlungen mit den Reedern wurden am 6. September eingeleitet.

## Neuer Kollektivvertrag für die finnischen Seeleute.

Wie an dieser Stelle bereits mitgeteilt, hatte der finnische Seeleute- und Heizerverband den mit den Reedern abgeschlossenen, am 15. August abgelauteten Kollektivvertrag gekündigt. Nach dreiwöchigen Verhandlungen gelang es den Seeleuten, einen neuen Vertrag abzuschliessen, der für sie Heuererhöhungen von 5 bis 8% (die Jungmänner ausgenommen; diese erhalten ihre bisherige Heuer weiter) sowie eine Reihe anderer wichtiger Verbesserungen der sonstigen Arbeitsbedingungen brachte. Die neuen Heuersätze sind wie folgt:

Zimmermann mit einer gewissen Zahl Dienstjahre . . . . .	Zahl FMk.
Zimmermann, weniger befahren . . . . .	1 200
Bootmann . . . . .	1 100
Matrose . . . . .	1 130
Leichtmatrose . . . . .	925
Jungmann . . . . .	725
Hilfsskesselwärter . . . . .	500
Schmierer . . . . .	1 130
Heizer mit 12monatiger, seemännischer Fahrzeit . . . . .	960
Heizer mit weniger als 12monatiger, seemännischer Fahrzeit . . . . .	950
Kohlenzieher . . . . .	800
	760

Ein Zimmermann mit eigenem Werkzeug erhält einen Zuschlag von monatlich FMk. 75.—.

Nach einer neuen Vertragsbestimmung erfolgt der Arbeitsschluss am Tage vor Weihnachten, Neujahr, Pfingsten, Ostern und St. Johannstag um 1 Uhr; am 1. Mai wird nicht gearbeitet, da dieser Tag als Feiertag betrachtet wird. Die Mannschaft erhält ausserdem Tafelgerät und Bettzeug, mit Ausnahme der Decken. Wird kein Bettzeug gestellt, so erhalten die Mannschaftsmitglieder eine Zulage von monatlich 40 FMk. Im neuen Vertrag wird ferner bestimmt, dass die Seeleute nicht gezwungen werden können, in einem Auslandshafen oder im eigenen Lande Arbeiten auszuführen, die von streikenden Arbeitern verweigert werden. Die Bestimmungen über die Heueraufbesserungen und das Bettzeug treten am 1. Oktober 1929 in Kraft.

## Einführung des Achtstundentages in Belgien.

Der Unterausschuss für Seeschiffahrt, welcher sich seit 1925 mit der Frage der Einführung des Achtstundentages beschäftigt, ist endlich zu einem Beschlusse gelangt, welcher

insbesondere die Ruderer (Matrosen) an der Scheidemündung in Vlissingen, das Schlepperpersonal in Ostende und dasjenige an den Küstenstationen Blankenberghe und Nieuwpoort interessiert, die sämtliche bei der Marine in Dienst stehen. Die Ruderer von Vlissingen werden den Dienst von nun ab in drei Schichten machen. Im Schleppdienst in Ostende wird man künftig einen Schiffer, einen Steueremann, 2 Matrosen, 2 Hilfsmaschinisten, 1 Quartiermeister (Heizer) und 2 Heizer ernennen. Nachdem die Ernennungen vollzogen sind, wird das Personal in den Genuss von 52 Ruhetagen und 7 Festtagen im Jahre kommen. Bei den Küstenstationen sind Erkundigungen eingezogen worden um zu erfahren, wie weit der Bestand vergrössert werden muss, damit dem Personal an den Ruhe- und Festtagen freigegeben werden kann.



## Esperanto in der I. T. F.

Die englischen Transportarbeiter für Esperanto.

Wie wir aus dem Verbandsblatt der englischen Transportarbeitergewerkschaft, „The Record“, ersahen hat sich der kürzlich abgehaltene zweijährliche Kongress dafür ausgesprochen, dass, um die internationalen Beziehungen und den Briefwechsel mit den internationalen Organisationen, denen der Verband angehört, zu erleichtern und zu fördern, Schritte unternommen werden sollen, um soweit möglich die internationale Hilfssprache „Esperanto“ einzuführen und dass diese die bei den internationalen Verbindungen des Verbandes verwendete offizielle Sprache sein soll.

## Eisenbahnpersonal auf dem internationalen Esperanto-Kongress.

„Signalen“, das Organ der schwedischen Eisenbahnergewerkschaft schreibt über den im August in Leipzig abgehaltenen internationalen Arbeiter-Esperanto-Kongress u. a. folgendes:

„Die Eisenbahner waren, was übrigens ganz natürlich ist, sehr stark vertreten. Fast alle Länder von einiger Bedeutung hatten Delegationen entsandt; von den fremden Ländern hatte Oesterreich die meisten Eisenbahner unter seiner Delegation aufzuweisen. Aber auch aus der Tschechoslowakei, Frankreich, Holland und Grossbritannien, natürlich auch aus Schweden haben sich eine ganze bedeutende Anzahl Eisenbahner eingefunden.“

## Esperantlingua I. T. F.-gazeto?

El cirkulero de la I. T. F.-secretariejo. forsendita la 20. 8. 1929.

Nun ni estas pretaj, konsiderante la ĉiam kreskantan intereson por Esperanto, iri gravan pason antaŭen kaj proponi al la I. T. F.-estraro, ke ĝi pripensu la eldonon de monata gazeto tute esperantlingve. Sed antaŭ ni devus esti certaj pri la kunlaboro de la Esperantistoj mem. Ĉi tiu gazeto kun amplekso de 12 paĝoj ne nur devus enhavi la plej gravajn el la artikuloj kaj sciigoj kiuj nun aperas en la I. T. F. Gazetoj (en 5 aliaj lingvoj) sed ĝi samtempe povus fariĝi la centro de la Esperanto-interesoj inter niaj membroj tra la tuta mondo kaj de la diferencaj transportkategorioj.

La eldonon de tia gazeto sendube servus al la interesoj de la I. T. F. sed tamen ĝi havas ankaŭ gravan signifon por la Esperanto-movado kaj ĉe bonŝukceso, la vojo malfermiĝas por novaj eblecoj rilate la praktikan uzon de Esperanto en la internacia vivo.

Niaj intencoj estas nur efektiveblaj se ni povas kalkuli pri 1500 abonontoj. Tiam la abonprezo estas Fl. 2.50 jare (egalvalore estas R. M. 4,25, £ —4/2, sv. Kr. 375, sviz. Fr. 5.25).