

**ORGAN DER INTERNATIONALEN  
TRANSPORTARBEITERFÖDERATION**

**Ein neues Jahr steht bevor.**

**ERSCHEINT ZWEIMAL  
MONATLICH IN DEUTSCHER  
ENGLISCHER, FRANZÖSI-  
SCHER, SCHWEDISCHER  
UND SPANISCHER SPRACHE**  
**AMSTERDAM-HOLLAND  
VONDELSTRAAT 61  
TELEGRAMMADRESSE  
INTRANSFE AMSTERDAM  
FERNSPRECHER 80186**

**M**IT der vorliegenden Nummer schliessen wir den laufenden Jahrgang unserer „I. T. F.“ ab. Das Jahr 1929 ist für die Internationale Transportarbeiter-Föderation ein Jahr voller Ereignisse und grösster Aktivität gewesen. Wir übertreiben nicht, wenn wir sagen, dass in diesem Jahre, in dem wir der Errichtung der I. T. F. nach dem Kriege gedacht haben, die grössten Anforderungen an unsere Arbeitskraft gestellt wurden. Fielen doch in dieses Jahr zwei grosse Konflikte: der finnische Hafnarbeiterstreik und der holländische Holzarbeiterstreik; ferner wurden in diesem Jahre drei Sektionskonferenzen — der Eisenbahner, der Kraftfahrer und des Schlaf- und Speisewagenpersonals — abgehalten, wofür programmatische Forderungen aufgestellt werden mussten und schliesslich fanden im Jahre 1929 zwei Internationale Arbeitskonferenzen statt, auf denen die für die Hafnarbeiter und Seeleute äusserst wichtigen Angelegenheiten des Unfallschutzes für Hafnarbeiter und der Arbeitszeit für Seeleute behandelt wurden. Diese Arbeiten hat die I. T. F. in eigenem Kreise gründlich vorbereitet und ihre Bemühungen sind nicht ohne Erfolg geblieben.

**AUS DEM INHALT:**

**Eisenbahner:**

- Elektrifizierung und Unfallgefahr. 130
- Die Berufsausbildung der Eisenbahner. . . . . 131
- Das Lohnabkommen bei den englischen Eisenbahnen . . . . . 132
- Die Forderungen der australischen Eisenbahner. . . . . 133

**Transportarbeiter:**

- Gesetzliche Neuregelung des Kraftverkehrs in England. . . . . 134
- Streiks im Kraftverkehrsgewerbe 135
- Strassenbahnernotizen. . . . . 136

**Seeleute:**

- Die XIII. Internationale Arbeitskonferenz (II). . . . . 137
- Der indische Seemannsverband in Bombay und seine Schwierigkeiten 139
- Die Lohnbewegung in der deutschen Seeschifffahrt. . . . . 140

- Esperanto. . . . . 140

Daneben sind die organisatorischen Arbeiten keineswegs vernachlässigt worden. Im Gegenteil, die Verbindungen mit den angeschlossenen Organisationen wurden immer reger, die Beziehungen zu den noch nicht angeschlossenen Organisationen stets inniger; es kamen Neuanschlüsse zustande und nach unserer festen Ueberzeugung werden in naher Zukunft weitere erfolgen.

Mit unseren Organisationen stehen wir in täglichem Verkehr; sie betrachten sich als einen untrennbaren Bestandteil der I. T. F. Dieses Gefühl äussert sich in der Bereitwilligkeit, mit der sie die Bestrebungen der I. T. F. verfolgen und unterstützen. Erinnern wir nur daran, dass so gut wie alle angeschlossenen Verbände sich bereit erklärt haben, einen Extrabeitrag für die Propaganda ausserhalb Europas zu entrichten und an die von der Kraftfahrersektion aus sich heraus gemachte Anregung, die durch die einzelnen Sektionen verursachten Kosten durch diese Sektionen selbst decken zu lassen.

All diese Tatsachen beweisen die Anhänglichkeit der Organisationen an die I. T. F., eine Anhänglichkeit, die heutzutage mehr als je geboten ist. Denn wenn nicht alle Anzeichen trügen, stehen grosse Kämpfe zur Erhaltung des Lebensstandards der Arbeiterklasse bevor. In diesen Kämpfen wird manchmal an die internationale Solidarität der Transportarbeiter appelliert werden.

Dass wir bei der vielen Arbeit mit unserer in fünf Sprachen erscheinenden Zeitung wohl mal in Verzug geraten sind, ist begreiflich. Um den gerechten Forderungen unserer Organisationen in bezug auf eine up-to-date Berichterstattung seitens der I. T. F. zu entsprechen, haben wir beschlossen, die I. T. F. ab 1. Januar einmal monatlich in zwölf Seiten erscheinen zu lassen, und ausserdem einen vierzehntägigen Pressebericht herauszugeben, um die Fachzeitungen mit Pressematerial zu beliefern.

Ein neues Kampfsjahr steht bevor.

Wir wünschen unsern Lesern „fröhliche Weihnachten und ein glückliches neues Jahr!“

## Mitteilungen des Sekretariats.

Die am 2. und 3. November d. J. abgehaltene Sitzung des Exekutivkomitees hat beschlossen, gelegentlich des Eisenbahnkongresses in Madrid eine Eisenbahnerkonferenz einzuberufen, die am gleichen Orte tagen wird.

Da der Unternehmerkongress am 5. Mai 1930 eröffnet wird, muss unsere Tagung, welche 3 bis 4 Tage dauern würde, am 28. April beginnen.

Die provisorische Tagesordnung lautet wie folgt:

1. Die Konkurrenz des Kraftwagens.
2. Mitwirkung des Personals an der Gewinnerzielung und Beteiligung des Personals am Gewinn.
3. Ausbildungsmethoden für das Personal aller Kategorien (berufliche, technische und allgemeine Ausbildung).
4. Die Rationalisierung im Eisenbahnbetrieb, unter besonderer Berücksichtigung des Verwaltungsdienstes.
5. Die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb.
6. Anerkennung der I. T. F. durch die Unternehmer.

Zur Förderung einer fruchtbringenden Diskussion wird über jeden einzelnen Tagesordnungspunkt ein Referat erstattet werden. Die Referenten werden durch die Aufstellung von Leitsätzen, welche den Organisationen zeitig zugeschickt werden, den Konferenzteilnehmern die Möglichkeit geben, sich auf eine Diskussion vorzubereiten.

### Mitteilung an die Bezieher der „I. T. F.“

Zu dem Zwecke, den Nachrichtendienst der I. T. F. zu verbessern, wurde Ende vorigen Jahres beschlossen, das Blatt der I. T. F. nicht mehr einmal, sondern zweimal monatlich, 8 Seiten stark, herauszugeben. Verschiedene Umstände haben es uns aber im Laufe des Jahres unmöglich gemacht, die Zeitung jeweils am fälligen Tage herauszubringen. Die häufigen Verzögerungen sind auf Ueberlastung mit den sonstigen Sekretariatsgeschäften zurückzuführen; wiederholte Male mussten wir auch auf gewisse Artikel, die für die betreffende Nummer unentbehrlich waren, warten. So kam es, dass verschiedene Nummern zusammengelegt und in einem Umfang von 12 Seiten herausgegeben wurden. In gewissem Grade haben dazu auch die besonderen Schwierigkeiten beigetragen, die mit der Drucklegung einer in fünf Sprachen erscheinenden Zeitung verbunden sind.

Im Hinblick auf die Einteilung unserer Arbeit beschloss dann auch das Exekutivkomitee in seiner Anfang dieses Monats abgehaltenen Sitzung, die Zeitung wieder monatlich in einem Umfang von 12 Seiten herauszugeben. Um die Presse mit Nachrichten zu beliefern, wird ab 1. Januar 1930 wieder ein Pressebericht angefertigt, der alle 14 Tage erscheint und den Bezieher der „I. T. F.“ gleichzeitig mit der Zeitung zugeschickt wird. Diese Massnahme bedeutet, dass unsere Leser mehr Material in die Hand bekommen, während der Bezugspreis für die Monatszeitung und den 14täglichen Pressebericht sich nicht höher stellt als fl. 1.50 pro Jahr (für Personen, die unseren Mitgliedsverbänden nicht angehören, fl. 3.—).

### Eingegangene Beiträge.

#### Für 1927:

All-Indische Eisenbahner . . . . .	£	5.14.0
Palästinische Eisenbahner . . . . .	£	1.0.0

#### Für 1928:

Stewards in Vigo (Spanien) . . . . .	Fl.	11.39
All-Indische Eisenbahner . . . . .	£	1.16.0

#### Für 1929:

Belgische Strassenbahner . . . . .	Fl.	253.68
Deutsche Transport- und Verkehrsarbeiter . . . . .	„	6410.88
Englische Transportarbeiter . . . . .	„	5679.36
Irische Transportarbeiter . . . . .	„	150.48
Jugoslawische Eisenbahner . . . . .	„	125.—

#### Für 1930:

Deutsche Transport- und Verkehrsarbeiter . . . . .	„	103.62
--	---	--------



## Elektrifizierung und Unfallgefahr.

Das Nachrichtenblatt der Schweizerischen Bundesbahnen bespricht in der Nummer vom Oktober 1929 die Starkstromunfälle im Jahre 1928.

Insgesamt sind 28 Personen zu Schaden

gekommen, wovon 3 Selbstmord begangen haben. Von den übrigen 25 Personen wurden 10 getötet und 15 verletzt.

Die Unfälle ereigneten sich bei den folgenden Arbeiten:

	Tote:	Verletzte:
1. Reparaturen an der Fahrleitung . . . . .	4	—
2. Malerarbeiten . . . . .	2	2
3. Hochstossen der Stromabnehmer mit der Hand . . . . .	1	2
4. Versuchen an elektrischen Anlagen . . . . .	—	2
5. Rettung von Unfallverletzten (bei Unfällen an der Fahrleitung) . . . . .	—	2
6. Hantierung mit der Erdungsstange . . . . .	—	2
7. Vermessungsarbeiten in der Nähe der Fahrleitungen . . . . .	—	2
8. Aufhängen von Kleidern in der Nähe elektrischer Anlagen . . . . .	—	1
9. Besteigen eines Wagens unter der eingeschalteten Fahrleitung . . . . .	1	—
10. Reinigungsarbeiten in der Nähe von elektrischen Anlagen . . . . .	—	1
11. Schieben einer hochgezogenen Rolleiter unter eine eingeschaltete Fahrleitung . . . . .	1	—
12. Werfen eines Eisendrahtes über einen beladenen Wagen . . . . .	—	1
13. Besteigen eines Rampenvordaches unter einer Fahrleitung . . . . .	1	—
Zusammen	10	15

Die von den Unfällen betroffenen Personen gehörten folgenden Gruppen an:

Bahndienst . . . . .	3 Tote	4 Verletzte
Stationsdienst . . . . .	— „	2 „
Lokomotivdienst . . . . .	1 „	3 „
Leitungsunterhaltungsdienst . . . . .	3 „	— „
Kraftwerks- (einschl. Unterwerks-)dienst . . . . .	— „	2 „
Werkstätdendienst . . . . .	— „	1 „
Fremde Personen { Unternehmer . . . . .	2 „	3 „
{ Anschliesser . . . . .	1 „	— „
Zusammen	10	15

Die Unfallhäufigkeit nimmt zu. Dies ergibt sich aus folgender Statistik über die Starkstromunfälle in den Jahren 1924—1928.

	Eisenbahner:			Fremde Personen:			Gesamtzahl der Unfälle:		
	tot:	verletzt:	zusammen:	tot:	verletzt:	zusammen:	tödlich:	nicht-tödlich:	zusammen:
1924	2	5	7	11	7	18	13	12	25
1925	5	2	7	3	5	8	8	7	15
1926	5	3	8	3	6	9	8	9	17
1927	2	4	6	11	3	14	13	7	20
1928	7	12	19	3	3	6	10	15	25

Dazu äussert sich das Organ der Schweizerischen Bundesbahnverwaltung wie folgt:

„Es wäre eigentlich zu erwarten gewesen, dass die Unfallhäufigkeit beim Bahnpersonal mit der Zeit abnehmen werde, weil angenommen werden muss, dass der Grossteil des Personals die Gefahren des elektrischen Betriebes nun kenne, mit den Anlagen vertraut und genau instruiert sei, wie es sich ihnen gegenüber zu verhalten habe. Wenn diese Erwartungen nicht eingetroffen sind, im Gegenteil die Unfälle zugenommen haben, so mag diese Ursache in einer Erscheinung liegen, die sich je länger, je mehr da und dort bemerkbar

macht und bereits schon vielen Beamten zum Verhängnis geworden ist. Bei einem Teile des Personals nämlich ist infolge Gewöhnung und Vertrautheit mit den Anlagen das Gefühl für die damit verbundenen Gefahren so geschwunden, so abgestumpft, dass es diese oft unterschätzt und verkennt. Abstumpfung und Verkenntnis der Gefahren führen dann zu einer gewissen Sorglosigkeit. Wir glauben daher, nicht fehlzugehen, wenn wir die Zunahme der Starkstromunfälle beim Bundesbahnpersonal zu einem grossen Teile dieser gefühlsmässigen Einstellung gegenüber den Betriebsgefahren zuschreiben!“

## Die Berufsausbildung der Eisenbahner.

Es wäre interessant, die Organisation der Bildungstätigkeit der deutschen Eisenbahnen in Einzelheiten zu untersuchen. Wir müssen uns aber mit Andeutungen begnügen.

Die Verfügung über das Bildungswesen besagt:

„Zur Prüfung und Vorberatung von Massnahmen auf dem Gebiet des Unterrichts- und Bildungswesens wird ein ständiger Fachausschuss unter der Bezeichnung *Unterrichts- und Bildungsausschuss eingerichtet*.

Es werden vier Fachgruppen gebildet und zwar:

- I. Verwaltungsdienst, allgemeine Bildungs- und Unterrichtsangelegenheiten und freiwilliges Bildungswesen.
- II. Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst.
- III. Bahnunterhaltungs- und Sicherungsdienst und
- IV. Betriebs- und Verkehrsdienst.“

Die ständigen Mitglieder des Ausschusses sind Beamte des oberen Dienstes; als nichtständige Mitglieder gehören dem Ausschuss die Mitglieder der Fachgruppen an. Der Hauptbeamtenrat und der Hauptbetriebsrat schlagen etwa ein Drittel der Fachgruppenmitglieder vor.

Besondere Sorgfalt legt die Reichsbahnverwaltung auf die Auswahl und Schulung des Lehrpersonals.

Die Reichsbahn gründete ferner die *Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft m.b.H.* der die Aufgabe, der *geistige Mittelpunkt für die Entstehung und Gestaltung* der Eisenbahnliteratur zu sein, übertragen wurde. Dieses nichtamtlich geführte Unternehmen bearbeitet methodisch das gesamte Unterrichtsmaterial nach eisenbahntechnischen und pädagogischen Gesichtspunkten.

Zu erwähnen ist, dass ausser den amtlichen Veröffentlichungen auch die Fachzeitschriften der Gewerkschaften und private Publikationen als Lehrmittel Verwendung finden. Auch der Film — die Reichsbahn hat bislang mehr als zwanzig Propaganda- und Unterrichtsfilme hergestellt — kommt in der Bildungstätigkeit der Reichsbahn zur Geltung. Erwähnen wir ferner 39 Unterrichtswagen für die verschiedensten Zwecke, ein Dutzend Lehrstellwerke, die ohne Gefahren für den Betrieb Gelegenheit bieten zum Ueben, eine Reihe Anlernstände (d. s. der Wirklichkeit nachgebildete Arbeitsplätze) für den Güterabfertigungsdienst, den Fahrkartenverkauf, den inneren Stationsdienst und die Bedienung von Triebwagen und Lokomotiven.

Schätzungsweise betragen die jetzigen Kosten der Bildungstätigkeit der Reichsbahn etwa 6 Millionen Reichsmark jährlich und es wird angenommen, dass sie nach einer Reihe von Jahren etwa 10 Millionen jährlich erfordern werden.

Von besonderer Bedeutung ist eine gemeinschaftliche Einrichtung der Gewerkschaften: *der Verband deutscher Eisenbahnfachschulen*. Mitglieder des Verbandes sind die Eisenbahner-Grossorganisationen; der Beitrag beträgt 5 Pf. pro Jahr für jedes Gewerkschaftsmitglied. (Der Unterricht ist nicht unentgeltlich. Nichtorganisierte können am Unterricht teilnehmen, müssen aber einen Aufschlag von 50% zum Schulgelde zahlen).

Dort wo sich die Notwendigkeit ergibt, das Bestehen wirtschaftlich gesichert ist und genügend Teilnehmer vorhanden sind, gründet der Verband *Eisenbahnfachschulen*.

Ende 1928 waren 59 Schulen in Betrieb; sechs dieser Schulen hatten 33 (lokale) Zweigklassen. Im Schuljahr 1927/1928 nahmen 9.256 Schüler am Unterricht teil. Die örtlichen Vertretungen der dem Schulverband angeschlossenen Gewerkschaften wählen einen kaufmännischen und einen schultechnischen Leiter. Der kaufmännische Schulleiter muss Mitglied einer der Gewerkschaften sein; vom schultechnischen Leiter wird der Nachweis der Erfahrung im gewerblichen Unterrichtswesen verlangt. Die beiden Schulleiter und die Bezirks- oder Ortsvertreter der Gewerkschaften bilden den Schulvorstand.

Die Lehrpläne sind auf den Prüfungsbestimmungen aufgebaut. Der Unterricht ist in Lehrgängen von 2 bis 5 Semester abgestuft und bereitet die Schüler auf die Vorprüfungen und auf die Fachprüfungen für alle Laufbahnen vor. Der Stundenplan ist auf vier Wochen berechnet, in welche — je nach dem Fach — 12-28 Stunden Unterricht fallen.

Die Reichsbahnverwaltung delegiert einen Kommissar zu den Abschlussprüfungen der Eisenbahnfachschule. Das vom Kommissar mitunterzeichnete Prüfungszeugnis gilt als Ersatz für die amtliche Vorprüfung zu den Laufbahnen der Besoldungsgruppen 8—17 (siehe Tabelle in Nr. 14 der „I.T.F.“).

Für diejenigen Bediensteten, die keine Gelegenheit haben, eine Eisenbahnfachschule zu besuchen, hat der Verband Ende 1926 den Fernunterricht geschaffen. Der Lehrgang der administrativen Fachrichtung besteht aus etwa 200, der Lehrgang für Techniker aus etwa 300 Unterrichtsbriefen. Jeder Brief enthält einen abgerundeten Lehrstoff; die schriftliche Bearbeitung der gestellten Fragen und Aufgaben wird den Schülern korrigiert zurückgesandt. Im vergangenen Jahre nahmen 500 Eisenbahner an diesem Unterricht teil.

Zwischen dem Verband deutscher Eisenbahnfachschulen und der Reichsbahngesellschaft besteht ein Vertrag, auf Grund dessen die Reichsbahn dem Verband Unterstützung gewährt. Das Entgegenkommen der Reichsbahn besteht in der mietweisen Ueberlassung von Räumen, einschliesslich Heizung, Beleuchtung und Reinigung. Wenn der

Mietwert der Räume einschliesslich der Nebenkosten 200 RM pro Jahr für eine Schule nicht übersteigt, erfolgt die Abgabe unentgeltlich. Für die Schule am Sitz einer Direktion erhöht sich der Betrag auf 300 RM. Für die Schulen Gross-Berlins gilt eine Sonderregelung; hier zahlt der Schulverband für jeden Raum 20 RM pro Jahr. Die Gesellschaft überlässt dem Schulverband Lehrmittel und Modelle zum Selbstkostenpreis, erteilt Erlaubnisse zur Besichtigung von Betrieben und gewährt Lehrern und Schülern Freifahrtvergünstigungen. Zu Beginn jedes Schulhalbjahres stellt sie dem Schulverband eine halbe Druckseite des Amtsblattes für Bekanntmachungen zur Verfügung. Die Verwaltung verpflichtet sich schliesslich, während der Vertragsdauer kein anderes Institut dieser Art zu unterstützen.

Der Schulverband ist verpflichtet, nur Bedienstete der Reichsbahngesellschaft zum planmässigen Unterricht zuzulassen, politische Bestrebungen aus seiner Tätigkeit auszuschalten, der Verwaltung die Stunden- und Lehrpläne einzureichen, jährlich Bericht zu erstatten und die einschlägigen Vorschriften der Polizei und der Schulaufsichtsbehörden einzuhalten.

Die Verwaltung kann die Einrichtung von Sonderkursen beantragen, z. B. Einführungskurse bei wichtigen Gesetzen, technischen Neuerungen u.s.w.; der Verband muss diesem Antrage stattgeben, während die Verwaltung sich verpflichtet, einen Teil der Kosten dieser Sonderkurse zu übernehmen.

## Die Ratifizierung des Achtstundenabkommens.

*Die Stellungnahme der englischen Arbeiterregierung.*

Ein konservatives Parlamentsmitglied richtete am 14. November die Anfrage an den Arbeitsminister Miss Bondfield, ob die Regierung nicht bereit sei, ihren Beschluss für bedingungslose Ratifikation des Washingtoner Arbeitszeitabkommens einer neuen Prüfung zu unterziehen, weil dadurch die bestehenden Kollektivverträge über Arbeitszeit und Löhne bei den Eisenbahnen, in der Schuh-, Möbel-, Schokolade- und Maschinenbauindustrie gesetzwidrig würden. Miss Bondfield antwortete darauf: „Die diesbezügliche Politik der Regierung bleibt unverändert.“

Vorstehendes entnehmen wir der *Railway Gazette*. Diese parlamentarische Antwort lässt an Bündigkeit nichts zu wünschen übrig.

Wir verfolgen aufmerksam die Bestrebungen der englischen Regierung zur Durchführung der angekündigten Ratifikation und hoffen, demnächst unseren Lesern darüber, soweit die Eisenbahnen in Frage kommen, eingehender berichten zu können.

## Das Lohnabkommen bei den englischen Eisenbahnen für das Jahr 1930.

Am 27. Juli 1928 kam zwischen den vier grossen Eisenbahngesellschaften Grossbritanniens und den Eisenbahnergewerkschaften eine Vereinbarung zustande, laut welcher die Löhne um 2½% herabgesetzt wurden. Das Abkommen war mit dreimonatiger Frist, erstmalig am 12. August 1929, kündbar. Die diesjährigen Generalversammlungen beauftragten die Verbandsvorstände, das Abkommen zu kündigen.

Nach Empfang der gemeinschaftlichen Kündigung der Verbände traten die Gesellschaften an die Organisationen heran, um neue Verhandlungen einzuleiten. Daraus ergab sich also, dass die Gesellschaften nicht gewillt waren, die alten Löhne wieder einzuführen, sondern von ihrem Personal weiterhin Opfer zu fordern gedachten.

Beim ersten Verhandlungstermin, am 24. September, war das Personal vertreten durch den Eisenbahnerverband, den Eisenbahnangestelltenverband und den *National Railway Shopmen's Council*; \*) die Gewerkschaft der Lokomotivführer und -heizer fehlte. Der Vorstand dieser Gewerkschaft war auf den 7. Oktober einberufen und der Vorstand hatte folglich noch keine Vollmacht zur Aufnahme von Verhandlungen. Die Eisenbahngesellschaften hielten dies für ein Manöver und unterstellten dem Kollegen Bromley die Absicht, erst nach Ablauf der Kündigungsfrist, also erst nach Wiedereinführung der alten Löhne in Unterhandlung treten zu wollen. Durch die Anwesenheit des Lokomotivpersonals beim zweiten Verhandlungstermin am 11. Oktober wurde die Unrichtigkeit dieser Bezeichnung bewiesen.

Die Forderung der Eisenbahngesellschaften lautete auf Aufrechterhaltung des 2½ prozentigen Abzuges während weiterer 12 Monate. Sie behaupteten, es sei zwar ein Verkehrszuwachs im Personen- und Güterverkehr zu verzeichnen, jedoch keine grösseren Einnahmen. Der Verkehrszuwachs sei das Ergebnis von Tarifermässigungen. Im Vergleich zu 1928 seien die Einnahmen in den ersten 26 Wochen des Jahres um 329.000 Pfund niedriger, aber in den ersten 36 Wochen um 379.600 Pfund höher. Im Vergleich zu dem schlechten Verkehrsjahr 1927 seien die Einnahmen in den ersten 36 Wochen um 6.700.000 Pfund niedriger.

Die Sparmassnahmen hätten im ersten Halbjahr 1929 eine Ersparnis von 2.600.000 Pfund ergeben, wovon die Hälfte durch die Lohnherabsetzung eingebracht worden sei.

Der Betriebsüberschuss aus dem Jahre 1927 sei um 7.000.000 Pfund, der aus dem Jahre 1928 um 9.000.000 Pfund hinter dem Standard-Ertrag d. i. der Gewinn

\*) Die Eisenbahnwerkstättenarbeiter gehören teils dem Eisenbahnerverbände, teils ihren Berufsverbänden an. Alle beteiligten Gewerkschaften haben eine Arbeitsgemeinschaft unter dem Namen *National Railway Shopmen's Council* gebildet.

des Jahres 1913 zuzüglich 5% für später investiertes Kapital, zurückgeblieben. Auch der im Jahre 1929 erzielte Ueberschuss blieb weit vom Standard-Ertrag entfernt, denn für das zweite Halbjahr sei ein ungünstigeres Ergebnis als im ersten Halbjahr zu erwarten. Zudem seien die Lohnausgaben in den letzten Wochen merklich höher als in denselben Wochen des vergangenen Jahres.

Ohne Beibehaltung des Lohnabzuges kämen die Gesellschaften in eine schwierige Lage. Die Zustimmung der Gewerkschaften zur weiteren Auszahlung der gekürzten Löhne würde die Position der Eisenbahnen moralisch besonders stärken, was wegen der notwendigen Beschaffung neuen Kapitals zur Modernisierung der Betriebe wichtig sei.

Die Gewerkschaften erachteten die Forderung der Eisenbahngesellschaften für zu hoch. Nach eingehender Prüfung der finanziellen Lage der Unternehmen fanden die Vorstände sich bereit, den Generalversammlungen folgendes Kompromiss zu empfehlen:

„Die Beibehaltung des 2½prozentigen Abzuges wird auf weitere sechs Monate, d. i. vom 13. November 1929 bis 12. Mai 1930, zugestanden. In der Zeit vom 13. Mai bis 12. November 1930 gelten wieder die alten Löhne“.

Als erste nahm die ausserordentliche Generalversammlung des Eisenbahnangestelltenverbandes den Kompromiss mit grosser Mehrheit an. Die ausserordentliche Generalversammlung der Lokomotivführer stimmte zu mit 54 gegen fünf Stimmen, bei fünf Stimmenthaltungen. Die Generalversammlung des Eisenbahnerverbandes hiess den Kompromiss mit 45 gegen 35 Stimmen gut. Auch im *National Railway Shopmen's Council* sprach man sich dafür aus, wobei noch ausgemacht wurde, dass im Zeitraum Mai-November 1930 getrachtet werden soll, die volle Arbeitswoche durchzuführen.

Wo dies ohne Entlassungen nicht möglich sein sollte und in einem gewissen Masse zur Kurzarbeit geschritten werden müsste, soll möglichst der Samstagvormittag freigegeben werden.

Zu dem Abkommen äussert sich das offizielle Organ des Eisenbahnerverbandes folgendermassen:

„Das Abstimmungsergebnis der ausserordentlichen Generalversammlung über die Empfehlung der Exekutive, hinsichtlich der Vereinbarung über den 2½prozentigen Lohnabzug, ist zweifellos eine sehr gute Andeutung des Geistes, der in bezug auf die weitere Darbringung des Opfers besteht.“

... Es ist nicht zu verwundern, dass die niedrig bezahlten Leute die Vorkommnisse in den höheren Regionen besonders aufmerksam verfolgen. Ihre eigenen Schwierigkeiten zwingen sie, den Horizont nach Dingen zu erforschen, die ihr Los beeinflussen und alles Beobachtete, was nicht in Ordnung zu sein scheint, wird zum Gegenstand ihrer Kommentare. Und alles, was in einer anderen als zufriedenstellenden Weise geregelt erscheint, ruft Unzufriedenheit hervor.

Während allgemein angenommen werden kann, dass weniger Personal erforderlich ist, sind die Leute mitunter neugierig ob der Anzahl neugeschaffener

höherer Stellen... Sondervergütungen und Gehaltserhöhungen für höhere Beamten sind Gegenstand der Unterredungen und diesbezügliche Gerüchte sind in den letzten Monaten immer lauter geworden.

Scheint es den Eisenbahngesellschaften nicht ratsam, angesichts dieses Argwohns, denjenigen die eine schwere Bürde tragen — schwer, wie niedrig auch der einzelne Betrag sein mag — eine Gewähr zu geben?... Wenn die Wendung zum besseren einen Punkt erreicht hat, wo von der anderen Seite etwas gegeben werden kann, dann würde es doppelt geschätzt, wenn es ohne viel Druck gegeben würde.“

Ein Mitarbeiter der Verbandszeitung, Councillor C. Auger, führt aus:

„In den meisten, wenn nicht in allen Abkommen waren die Keime zu einer regelrechten Schlacht zwischen die Zeilen der Vereinbarungen geschrieben. Diese Vereinbarungen waren anscheinend stets unter Drohungen zustande gekommen. Und unter Drohungen zustandegekommene Vereinbarungen bergen unvermeidlich Gefahren in sich. In der jüngsten Vereinbarung sind alle diese Elemente ausgeschaltet...“

... Den meisten Eisenbahnern... ist das Abkommen doppelt willkommen. Die Gewissheit, dass sie die 2½ % ohne die gewöhnlichen Kampfandrohungen wieder erhalten, wird dazu beitragen, alle diejenigen zu beruhigen, die nach ihrer sofortigen Auszahlung strebten.“

Der Kollege G. Lathan erklärte vor der Generalversammlung des Eisenbahnangestelltenverbandes: „Als unser Generalsekretär vor vierzehn Monaten über die Lohnkürzungsverhandlungen Bericht erstattete, sagte er, er sei von der Empfehlung, die er vorzulegen habe, nicht begeistert, er empföhe aber das Abkommen als das beste, was unter den obwaltenden Umständen zu erreichen sei, zur Annahme. Dies sei seine, Lathans Ansicht, und auch die des Exekutivkomitees über die neue Vorlage.“

### Die Bewegung des Speisewagen- und Schlafwagenpersonals.

Die Wirkungen der Konferenz des Speisewagen- und Schlafwagenpersonals werden bereits bemerkbar. Die gewerkschaftliche Propaganda wird lebhafter und durchgreifender, besonders in den Reihen des Personals der Internationalen Schlafwagengesellschaft.

Die Konferenz hat ein Hindernis aus dem Weg geräumt. Bisher waren die nationalen Organisationen einander fremd. Obgleich Kontakt zwischen Organisationen bestand, war er doch sehr lose. In jedem Lande war man dazu verurteilt, auf eigene Faust zu arbeiten, oft ohne zu wissen, was im Nachbarlande vorging, meist ohne auf die Vorgänge im Nachbarlande Rücksicht nehmen zu können.

Dieses Uebel ist behoben. Die gesamte gewerkschaftliche Tätigkeit in der Speise- und Schlafwagenindustrie ist in einen internationalen Arbeitsplan geordnet. Die Sicherheit ist geschaffen, dass bei einem notwendig werdenden Kampf die Aktion auf internationaler Basis geführt wird. Damit ist ein grosses Mass Unsicherheit, welches die gewerkschaftliche Agitation beeinträchtigte, geschwunden. Das ist es, was die Propaganda der Organisationen neu belebt, was ihre Anziehungskraft erhöht. Dies



## Die australischen Eisenbahner fordern

die 44-Stundenwoche,  
die Sozialisierung der Verkehrsmittel,  
die Abschaffung der Akkordarbeit und der Prämien.

Auf der Tagesordnung der Generalversammlung des australischen Eisenbahnerverbandes (16.—20. Juli in Brisbane) standen Fragen, die immer auf derartigen Tagungen behandelt werden. Die Vertreter der australischen Eisenbahnerschaft wollen gegenüber den Angriffen des Unternehmertums nicht nur eine Politik der Erhaltung des bereits Erreichten befolgen, sondern für weitere Verbesserung der Arbeitsbedingungen kämpfen.

Die 44-Stundenwoche besteht bereits in einem ansehnlichen Teil der Eisenbahnbetriebe Australiens, ist aber Gegenstand heftiger Angriffe. Dazu erklärte die Generalversammlung, dass „die logische Antwort der Arbeiterschaft auf die Mechanisierung der Arbeit und Verbesserung der Produktionsmethoden die Forderung auf Kürzung der Arbeitswoche“ ist. Sie appellierte ferner an alle Arbeiter, sich für die allgemeine Durchführung der 44-Stundenwoche zu rühren.

Das Problem der Konkurrenz zwischen Verkehrsmitteln gab Anlass zu einer Auseinandersetzung über Verstaatlichung und Sozialisierung. Die Generalversammlung erklärte: „Die Lösung des Problems der Konkurrenz zwischen den Eisenbahnen und anderen modernen Verkehrsmitteln erfolgt durch die *Sozialisierung*, wie sie von der australischen Arbeiterpartei und dem australischen Eisenbahnerverband angestrebt wird.“

Ferner wurde erklärt, dass „die Politik der Stücklöhne und Prämien-systeme, wie sie von Arbeitgeberverbänden und ähnlichen Körperschaften befürwortet und gewünscht wird, im allgemeinen dem Interesse der Arbeiterschaft zuwiderläuft.“ Der Verbandstag appelliert an die 60 000 organisierten Eisenbahner, sich diesen Lohnsystemen zu widersetzen.

Auf organisatorischem Gebiet wurde beschlossen, mit dem Strassenbahnerverband wegen der Verschmelzung beider Organisationen zu verhandeln.

Weniger Glück hatte die I.T.F. Mit Rücksicht auf die schwierige Finanzlage der Organisation sah der Generalsekretär sich gezwungen, seinen Antrag auf den Beitritt des Verbandes zur I.T.F. zurück-zuziehen.

kommt in dem Erfolg der Kleinarbeit zum Ausdruck. Eine gewerkschaftliche Versammlung des in Paris stationierten *Hilfspersonals* der Speisewagen am 18. November d. J. war von 200 Mann besucht. Das hatte man seit Jahren nicht erlebt! Berichte aus Polen, Holland und dem Balkan bestätigen, dass die Kampf-ansage von Paris in den Reihen des Personals grossen Wiederhall findet.

## Pressefreiheit in Polen.

No. 286, Warszawa, 1 Listopada 1929 roku

# KOLEJARZ ZWIAZKOWIEC

ORGAN ZWIĄZKU PRACOWNIKÓW  
ZAWOJOWEGO KOLEJOWYCH  
DZIEDZICZKI

No. pojedynczy dla nie- WYCIHOZI TRZY RAZY Cieszkowski, litery opierają  
członków 15 groszy NA MIESIAC wkładki za bezplatny miesiąc  
otrzymać przez brokurę

Adres Redakcji i Administracji: ul. Czerwonego Krzyża 1, 20 dom w Warszawie  
Z.Z.K. Telefony: Prezydium 311-11, Sekretarz: Gener. 18-97, Dział Pracy: Płacy 311-12,  
Dział Finansowy 311-10. Długa czarna od 8 m. 30 do 15. Rachunek czekowy nr. 49 w P.K.O.

## Po konfiskacie nakład drugi.

So sehen die ersten vier Seiten der jüngsten Nummer des Organs des Polnischen Eisenbahnerverbandes aus.

Dem Gegner den Mund knebeln ist eine leichtere Regierungsaufgabe als der Aufbau der Wirtschaft eines Landes, dessen Bedarf an Militär mehr als gedeckt ist und dessen Volk nach Arbeit fragt!

## Entstaatlichungspläne.

Polen und Jugoslawien, zwei Staaten, die schwer um ihr politisches und wirtschaftliches Gleichgewicht ringen, erleben alle paar Monate die Geburt eines Eisenbahnplanes.

Der Kommerzialisierungsplan des polnischen Verkehrsministeriums ist nunmehr so ungearbeitet worden, dass die Beteiligung ausländischen Kapitals am Unternehmen geplant ist. Dass dabei in erster Linie an amerikanisches Kapital gedacht wurde, bedarf kaum besonderer Erwähnung. Der Plan stösst auf den Widerstand des Kriegsministeriums und Generalstabes. Diese befürchten, dass die Beteiligung fremden Kapitals den Wert des Kriegswerkzeuges Eisenbahn beeinträchtigt.

Eine schweizerische Bankgruppe, deren Beispiel sofort von einer englisch-amerikanischen Bankgruppe nachgeahmt wurde, hat der jugoslawischen Regierung einen Pachtplan unterbreitet, unter den nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch die staatliche Schifffahrt fallen sollen.

Hier wiederholt sich, was Professor Edgard Milhaud vor etwas mehr als einem Jahre an dieser Stelle über die *Nachkriegsströmung gegen die Wirtschaftsführung durch den Staat* schrieb.

Er führte damals folgendes aus: „Bei der Finanznot der verschiedenen Staaten bildeten ihre Wirtschaftsunternehmen einen Aktivposten, dessen Flüssigmachung sich als Mittel zur Lösung der Schwierigkeiten erweisen konnte. Auch die Finanzmächte der ganzen Welt liessen nicht davon ab, ihre Blicke auf diese Reichtümer zu richten und Winke bezüglich deren Veräusserung zu geben“.

Die Regierungen in Warschau und Belgrad brauchen Geld. Das ist die Ursache der Entstaatlichungspläne, mit denen sie sich befassen.

## Eisenbahnerstreik in Argentinien.

Die *Unión Ferroviaria* (argentinischer Eisenbahnerverband) versucht schon über zwei Jahre lang in bezug auf die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner eine Reihe von Verbesserungen zu erlangen, so u. a. die Festsetzung eines Mindestlohnes, einen jährlichen bezahlten Urlaub für das Werkstätten- und Magazinpersonal und eine Gehaltsordnung für das Verwaltungspersonal. In einer Zeit jedoch, wo aller Grund bestand anzunehmen, dass eine befriedigende Lösung gefunden werde, machten die Eisenbahngesellschaften Schwierigkeiten, was mit einer Ablehnung der Vorschläge endigte.

Dem Verband blieb nichts anderes übrig als zum Mittel der Gewalt zu greifen. Er hat dabei eine Kampfmethod gewählt, die schon früher mit Erfolg angewandt wurde. Am 4. November wurde ein Streik von 15 Minuten, von 3 bis 3.15 Uhr, auf den wichtigsten Vorortsbahnen von Buenos Aires, Rosario de Santa Fé und Junin erklärt. Das war ein voller Erfolg; es haben schätzungsweise 50 000 Eisenbahner daran teilgenommen.

Da die Gesellschaften darauf nicht reagierten, wurde der Streik am folgenden Tage, dieses Mal mit einer halbstündigen Dauer, — von 3 bis 3.30 Uhr — wiederholt; es hat sich auch am 6. November, beim dichtesten Personenverkehr am Vormittag von 8.30 bis 9 Uhr eine weitere Arbeitseinstellung für notwendig erwiesen. In alle drei Fällen war der Verkehr vollständig lahmgelegt.

Der Erfolg der Bewegung führte zur Vermittlung des Vorsitzenden der Republik. Der Verband erklärte sich mit der Aufhebung des Streiks unter der Bedingung einverstanden, dass über die eingereichten Vorschläge sofort Verhandlungen aufgenommen und alle wegen Beteiligung am Streik entlassenen oder vom Dienst enthobenen Angestellten unverzüglich wieder eingestellt werden. Die Gesellschaften haben diese Bedingungen angenommen.

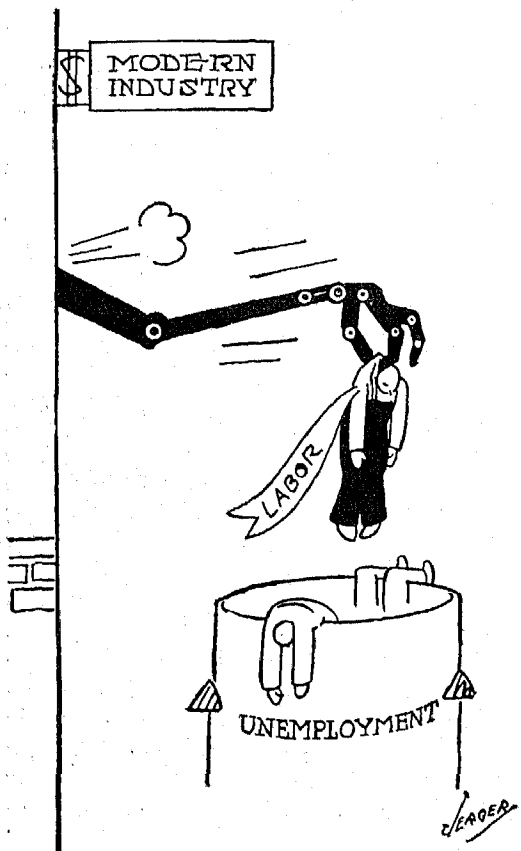
Als die letzten Berichte über die Bewegung eintrafen, hatten die Verhandlungen gerade begonnen; es hatte aber allen Anschein, dass der Verband einen Sieg davontragen wird.

## Die niederländischen Eisenbahner fordern ihren Anteil am Betriebsergebnis.

Die Gewerkschaften des holländischen Eisenbahnpersonals sind dabei, eine neue Form der Gewinnbeteiligung zu schaffen. Im vergangenen Jahre stellten die anerkannten Gewerkschaften gemeinsam die Forderung auf eine Sonderzulage von zwei Wochen Lohn oder Gehalt. Die Verhandlungen mit der Direktion führten zur Bewilligung der Hälfte des Geforderten. In ihrem Geschäftsbericht über das Jahr 1928 schliesst die Direktion sich dem Gedankengang der Gewerkschaften an, indem sie ausführt, die Sonderzulage, die man die 53. Woche nennen könne, sei gewährt worden, damit das Personal „des günstigen Betriebsergebnisses teilhaft werde.“

Voraussichtlich schliesst die Betriebsrechnung der holländischen Eisenbahnen über das Jahr 1929 ziemlich günstig ab. Wiederum erheben die Gewerkschaften Anspruch auf einen Teil des Gewinnes für das Personal und dem besseren Betriebsergebnis entsprechend, fordern sie eine Sonderzulage von drei Wochenlöhnen, die aber mindestens 90 Gulden (RM 150.—) betragen muss.

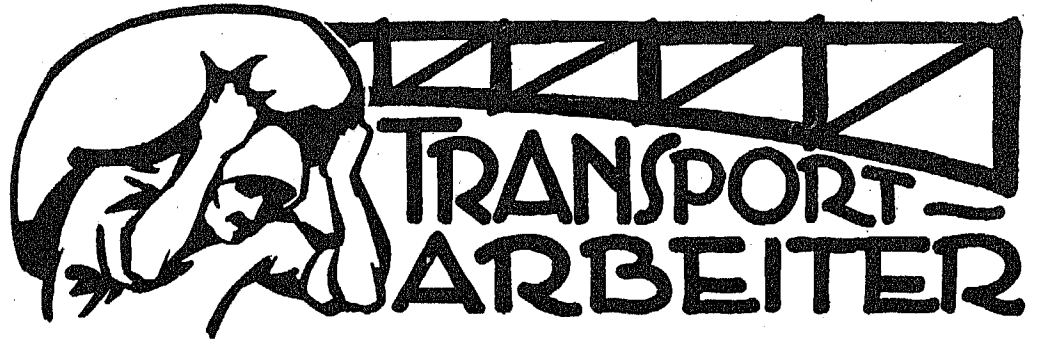
So wird der überflüssige Arbeiter von der modernen Industrie in den Mülleimer der Arbeitslosigkeit geworfen.



Der Abfall!

„Mit um achtzehn Prozent besseren Resultaten bei einem um mehr als zehn Prozent geringeren Personalbestand haben die amerikanischen Eisenbahnen zu der stetigen Heraufsetzung der Leistungsfähigkeit der amerikanischen Industrie beigetragen.“

(Aus dem Organ der amerikanischen Lokomotivführer).



## Gesetzliche Neuregelung des Kraftverkehrs in England.

Dem britischen Inselreich konnten die Folgen des stets wachsenden Kraftverkehrs und die damit gemachten Erfahrungen nicht erspart bleiben. Seit 1903 ist im Lande keine durchgreifende, allgemeine Kraftverkehrsgesetzgebung mehr erlassen worden; auch andere einschlägige Gesetze und Verordnungen sind längst durch die ökonomische Entwicklung überholt. Die Regierung hat, wie früher mitgeteilt, im vorigen Jahre einen Gesetzentwurf in den massgebenden Kreisen zur Diskussion gestellt und zu diesem Zwecke den hier öfters erwähnten Königlichen Verkehrsausschuss — wo auch der uns angeschlossene Transportarbeiterverband seine Meinung zu den verschiedenen Problemen zur Geltung gebracht hat — ins Leben gerufen, der im Laufe dieses Jahres eine Reihe von Berichten und Empfehlungen zu dem Entwurfe bekanntgab. In der endgültigen, beim Oberhaus am 5. Dezember in zweiter Lesung einzureichenden Gesetzentwurf ist den Anregungen und Empfehlungen des Verkehrsausschusses in weitem Masse Rechnung getragen. Auch unser Verband billigt im grossen und ganzen die neuen Bestimmungen; er wird aber, wenn an die Einzelheiten herangetreten wird, versuchen, noch mehr Verbesserungen durchzusetzen.

In der Vorlage ist u. a. bestimmt, dass für Leichtkraftwagen und Krafräder keine Geschwindigkeitsgrenze festgesetzt werden soll, doch hätte die Höchstgeschwindigkeit für schwere zur Personenbeförderung benutzte Kraftwagen mit Luftbereifung (z. B. Gesellschafts-, Rundfahrts- u. dgl. Wagen) 30 Meilen (1 engl. Meile = ca. 1600 m) zu betragen. Jeder Arbeitgeber macht sich nach dem neuen Gesetz strafbar, wenn er einem Kraftwagenführer Anweisungen erteilt, deren Befolgung eine Ueberschreitung dieser Grenze erfordert.

Rücksichtslose Fahrer sollen nach zwei verschiedenen Gesichtspunkten geahndet werden. Man unterscheidet *unvorsichtiges* und *gefährliches* Fahren. Unter den ersten Begriff fällt z. B. die Unterlassung der anerkannten, mit der Hand abzugebenden Zeichen. Wegen gefährlichem Fahren werden schwere Strafen verhängt, im Wiederholungsfalle kann sogar der Führerschein entzogen werden.

Bisher konnte schon ein 14jähriges Kind einen Führerschein für ein Motorrad bekommen. Der ursprüngliche Re-

gierungsentwurf wollte die Altersgrenze auf 15 Jahre hinaufgesetzt haben; sie soll nun nach den neuesten Bestimmungen 16 Jahre betragen. Im Falle von Führerscheinen für gewöhnliche Kraftwagen wird an der bisherigen Grenze von 17 Jahren festgehalten. Doch niemandem unter 21 Jahren darf ein Führerschein ausgehändigt werden, wenn es sich um den Betrieb schwerer Wagen (darunter sind solche zu verstehen, die ein Leergewicht von über 2 1/2 Tonnen haben), um Traktoren oder Strassenlokomotiven handelt. Schaffner auf Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr müssen mindestens 18 Jahre alt sein.

In bezug auf die Altersgrenze kann von einer entschiedenen Verbesserung gesprochen werden. Künftig wird es nicht mehr angehen, Knaben und Mädchen als Schaffner und Knaben als Führer zu verwenden; allerdings hätte der Verband lieber gesehen, dass die Grenze für die Schaffner auf öffentlichen Fahrzeugen auf 21 Jahre festgesetzt worden wäre.

Beim ersten Antrag auf einen Führerschein und bei dessen jeweiliger Erneuerung hat der Bewerber eine Erklärung abzugeben, dass er keine körperlichen Defekte habe, durch die er im Strassenverkehr zu einer öffentlichen Gefahr werden könnte. Wer ein schlechtes Sehvermögen hat oder mit Anfällen behaftet ist, kommt überhaupt ausser Betracht. Bei Verweigerung des Führerscheines kann der Betreffende verlangen, dass er einer Fahrprüfung unterzogen wird; es steht ihm auch frei, gegen einen abschlägigen Bescheid Berufung beim Polizeigericht einzulegen.

Auf Grund des neuen Gesetzes wird dem Verkehrsminister Vollmacht erteilt (bisher hat er eine solche nur für den Verkehrsbezirk London), eine Erhebung über die Kraftverkehrsunfälle durchzuführen.

Von grosser Bedeutung ist eine neue Bestimmung über die Höchstdauer der ununterbrochenen Dienstschrift für Lenker schwerer Fahrzeuge. Darnach darf im 24stündigen Tag nicht länger als 10 Stunden insgesamt (einschliesslich der Pausen) und nicht länger als fünf Stunden hintereinander Dienst verrichtet werden.

Für jeden Kraftwagenbesitzer oder -führer ist nach der Gesetzentwurf die Haftpflichtversicherung unter strengen Strafen obligatorisch. Jeder Besitzer oder

Führer wird (wie er jetzt seinen Führerschein bei sich trägt, entweder einen schriftlichen Ausweis darüber, dass ein eventueller Schaden durch Versicherung gedeckt ist, bei sich tragen müssen oder aber eine Bescheinigung in Form einer Verschreibung über den gesetzlich festgesetzten Betrag im Falle der Verletzung oder Schädigung von Dritten. Kann eine derartige Bescheinigung auf Verlangen nicht vorgewiesen werden, so hat dies persönlich innerhalb 3 Tagen bei der Polizei zu erfolgen. Die gesetzliche Haftbarkeit des Besitzers oder Führers eines Kraftfahrzeuges hat dadurch keine Aenderung erfahren; mit der neuen Bestimmung wird nur bezweckt, für den Fall, dass die Haftbarkeit feststeht, eine Sicherheit dafür zu schaffen, dass Forderungen Dritter auf Schadenersatz auch tatsächlich befriedigt werden.

Eine einschneidende Aenderung der bisherigen Verhältnisse wird durch die Einteilung des Landes in 12 Verkehrsbezirke geschaffen. Für jeden Bezirk wird der Verkehrsminister 3 Kommissare ernennen, wovon einer ein besolde-ter Vorsitzender. Die beiden übrigen sind aus Vorschlagslisten, die von Ortsbehörden aufzustellen sind, zu wählen. Diese Kommissare werden die einzige in ihren betreffenden Bezirken vorhandene Behörde sein (ausser im Falle der Berufung beim Verkehrsminister), welche befugt ist, öffentliche Fahrzeuge zum Verkehr zuzulassen und ihre Route vorzuschreiben. Die Kommissare werden vor Erteilung der Konzession alle Beteiligten hören und darnach über die folgenden Faktoren beschliessen: (a) die Verkehrsbedürfnisse des Bezirkes; (b) Einrichtung wirksamer und zweckmässiger Dienste; (c) Ausschaltung überflüssiger Dienste; (d) Einrichtung unrentabler Dienste, soweit möglich; (e) Angleichung aller im Bezirke vorhandenen Personenverkehrsarten. Den Kommissaren obliegt ferner die Tarifaufsicht.

Die Ortsbehörden andererseits sollen die Befugnis erhalten, innerhalb ihrer Gebiete, die Zustimmung des Verkehrsministers vorausgesetzt, Halteplätze und Routen vorzuschreiben, die Fahrzeuge zu prüfen und Vorschriften über das Verhalten der Fahrgäste, der Fahrzeuglenker und der Schaffner zu erlassen. Schliesslich ist — und darin weicht der Gesetzentwurf vom Verkehrsausschuss ab — vorgeschlagen, Ortsbehörden, die schon eine Genehmigung zum Betrieb von Verkehrslinien haben, das Recht einzuräumen, mit Zustimmung der Verkehrskommissare und ohne an das Parlament gehen zu müssen, auf Strassen ausserhalb ihrer Gemeindebezirke Omnibusse fahren zu lassen.

Da es sich um einen von der Regierung aufgestellten Entwurf handelt, darf mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, dass ihn das Parlament auch zum Gesetz erheben wird. Verschiedene Vorschriften gehen in der Richtung unseres internationalen Forderungsprogrammes für Berufskraftfahrer, so die gesetzliche

Verankerung des Halftpfllichtversicherungszwanges, die zulässige Tageshöchstleistung und die Heraufsetzung des Mindestalters für Führer und Schaffner.

#### *Kampf der Pariser Postkraftfahrer.*

Seit Jahren fordern diese Arbeiter, vor allem die Kraftfahrer im Telegrammbestelldienst, eine bessere Regelung ihrer ausserordentlich schlechten Arbeitsbedingungen. Da alle Vorstellungen der Gewerkschaft beim Postministerium nichts nützten, gemachte Versprechungen nicht gehalten und die Angelegenheit immer mehr auf die lange Bank geschoben wurde, begannen zunächst 320 Besteller bei der Postkraftwagen-gesellschaft, welche eine Konzession für den Postbetrieb inne hat, mit einer Arbeitseinstellung von zweimal 3 Stunden am 27. September, und nachdem der Distrikts-Direktor Pignochet bis zum zugesagten Zeitpunkt nicht geantwortet hatte, stellten sie auch am 30. September die Arbeit kurze Zeit ein. Auf den Nachmittag dieses Tages wurden die Kollegen Guinchard und Gamus von der uns angeschlossenen Transportarbeiter-Föderation ins Postministerium berufen, wo abgesprochen wurde, dass bis zu den Verhandlungen, denen eine Abordnung des Verbandes beiwohnen würde, seitens des Personals nichts mehr unternommen werde. Am andern morgen trafen aber die Kraftfahrer verschlossene Garagen an. Der Konzessionär hatte mit Zustimmung der Postverwaltung die Aussperrung verhängt. Es fanden sich einige Chauffeure einer privaten Kraftverkehrsunternehmung, vor allem aber eine Reihe von in „zivil“ gekleideten Polizisten bereit, mit Kraftdroschken, Geschäftskraftwagen etc. den Telegrammbestelldienst zu versehen. Dazu liessen sich am ersten Tage auch einige Streikbrecher aus eigenen Reihen herbei, doch sie kehrten alsbald zu den ausgesperrten Kollegen zurück. Am dritten Aussperrungstage wurden die Verbandsvertreter, worunter auch Guinchard, ein weiteres Mal ins Ministerium berufen; der Minister und der Konzessionär erklärten, dass eine Wiedereinstellung nur mit Massregelung erfolgen könne, was die Gewerkschaftsvertreter energisch von der Hand wiesen. Die nächsten wieder ergebnislos verlaufenen Verhandlungen fanden am 7. Oktober im Arbeitsministerium statt, wo der Arbeitsminister Loucheur erklärte, dass Massregelungen unumgänglich seien.

Auch die Omnibusführer, welche im Beförderungsdienst für die Briefträger der Hauptkasse beschäftigt sind, wurden, nachdem sie sich mit den Streikenden solidarisch erklärt hatten, ausgesperrt und die Allgemeine Kraftdroschken-Gesellschaft, welche eine Konzession für diesen Dienst hat, erklärte ebenfalls, bei einer Wiedereinstellung zu Massregelungen schreiten zu müssen.

Inzwischen ist nach einem fast vier-

wöchigen Kampfe, in den 400 Arbeiter verwickelt waren, die Aussperrung auf Grund einer geheimen Abstimmung unter den Postkraftfahrern, wobei sich 97 für und 68 gegen — bei 7 Stimmenthaltungen — die Wiederaufnahme der Arbeit aussprachen, aufgehoben worden. Es warten aber noch 70 Kollegen, wovon über Dreiviertel 20 bis 30 Jahre im Dienst waren, auf ihre Wiedereinstellung. Wir hoffen, in einer der nächsten Nummern auf das Ergebnis dieser Bewegung, die wieder einmal bewiesen hat, wie einträchtig und fest der private Arbeitgeber und der Staat zusammenhalten, zu sprechen zu kommen.

#### *Streiks in England.*

Am 5. Oktober sind 500 Omnibusführer und -schaffner bei der *London General Omnibus Co.*, die in der Garage Barking beschäftigt sind, in den Streik getreten. Die Arbeiter wendeten sich gegen die Art der Anbringung einer Kontrolluhr für die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Omnibusse. Direkte Ursache des Streiks bildete jedoch die Entlassung zweier Arbeiter, die sich weigerten, die Uhr zu benutzen. Es fanden alsbald Verhandlungen mit dem Transportarbeiterverband statt, die zu einem befriedigenden Ergebnis und zur Wiederaufnahme der Arbeit am 8. Oktober führten. Ferner sollte durch besondere Vereinbarung der Streit über den geeignetsten Platz für die Kontrolluhr beigelegt werden. Die Omnibusführer fordern, dass auf jeder Seite der Strasse eine Kontrolluhr aufgestellt wird, besonders nachdem durch die Ueberquerung der Strassen, um zu der Uhr zu gelangen, ein viel grösseres Gefahrenmoment entsteht, und unlängst ein Schaffner infolge eines dadurch entstandenen Unfalles wochenlang erwerbsunfähig war. Eine Gesellschaft, die im letzten Jahre über eine Million Pfund Sterling Profit gemacht hat, kann sich wahrhaftig auch eine Uhr auf beiden Strassenseiten leisten.

\* \* \*

2 000 Omnibusbedienstete in vier Hallen der *London General Omnibus Co.* sind am 11. November wegen Beschäftigung von etwa 20 Führern und Schaffnern, die nicht dem Transportarbeiterverband angehören, in den Streik getreten. Dadurch wurden von den 4 000 Wagen der Gesellschaft 350 stillgelegt, was schwere Verkehrsstörungen zur Folge hatte. Der Verband forderte das ganze Personal noch am selben Tage auf, wieder an die Arbeit zu gehen; der Vorstand werde zu dem Fall Stellung nehmen. Mit der Gesellschaft fanden langwierige Verhandlungen statt, doch sie führten zu keinem Ergebnis.

#### *Streik von Petroleum-Tankwagenführern und der für sie eingestellten Streikbrecher in New York.*

Im Oktober traten in New York 3 000 Petroleum-Tankwagenführer zur Erlän-

gung einer kürzeren Arbeitszeit und besseren Entlohnung in den Streik. Am 15. Oktober legten auch die für sie eingestellten Streikbrecher die Arbeit nieder und forderten eine Aufbesserung von \$ 4.— täglich mit der Begründung, dass sie wegen der Haltung der Streikenden nur mit grossen Gefahren arbeiten könnten. Inzwischen hat die *Standard Oil Company*, welche die Gewerkschaft nicht anerkennt, unterstützt von anderen Gesellschaften, die Führer aufgefordert, innerhalb 48 Stunden die Arbeit wieder aufzunehmen. Die Streikenden appellierten darauf an den amerikanischen Gewerkschaftsbund zwecks Erklärung eines Solidaritätstreiks der 22 000 Lastkraftwagenführer und Fuhrleute, die im allgemeinen Transportgewerbe beschäftigt sind. In New York soll wegen der zu geringen Anfuhr von Petroleum ein starker Mangel an Kraftdroschken herrschen. Ueber den weiteren Verlauf des Konfliktes ist uns nichts bekannt.

#### *Streik von 2 000 Kraftwagenführern im Güter- (Gemüse-)transport in New York.*

2 000 Kraftwagenführer, welche bei den New Yorker Bahnen im Gemüse-Verladedienst beschäftigt sind, sind Mitte Oktober in den Streik getreten. Sie fordern den Achtstundentag und 50% Zuschlag für Ueberstunden. Kurz nach dem Streikbeginn waren an den Endstationen Gemüse und Früchte im Werte von fast fünf Millionen Dollar aufgehäuft. 3 000 Güterwagen warteten auf die Entladung. Begreiflicherweise bemächtigte sich der Bevölkerung eine grosse Unruhe. Tausende von Reserve-Polizisten wurden nach den Endstationen und auf die Märkte geschickt. Bald darauf endigte der Kampf mit einer Aufbesserung des Wochenlohnes um fünf Dollar, einer Herabsetzung des Arbeitstages auf 9 Stunden und einem Ueberstundenzuschlag von einem Dollar. Schon 20 Minuten, nachdem zwischen den Arbeitern und Lastwagenbesitzern ein zweijährlicher Vertrag abgeschlossen worden war, setzten sich die Gemüse- und Fruchtetransporte in Bewegung.

## **STRASSEN BAHNEN**

#### *Neuer Tarifvertrag für die westpreussischen Kleinbahner.*

Am 1. Oktober d. J. ist für die Bediensteten der Westpreussischen Kleinbahnen-Aktiengesellschaft, Sitz Danzig, ein Tarifvertrag geschlossen worden, der bedeutende Verbesserungen mit sich bringt. Der Vertrag gilt bis 31. März 1932 und läuft, wenn er nicht mit der festgesetzten dreimonatigen Frist gekündigt wird, jeweils um ein Jahr weiter. Die

wichtigsten Verbesserungen sind: ein Zuschlag für Nacharbeit (zwischen 12 Uhr nachts und 4 Uhr morgens) von 15 Guldenpfennigen (ein Danziger Gulden = ca. RM 0.80); Verlängerung des jährlichen Urlaubes (derselbe beträgt jetzt nach einer ununterbrochenen Beschäftigungsdauer von 12 Monaten bis zu 4 Jahren 4 von 4 bis 8 Jahren 6, von 8 bis 10 Jahren 10 und von über 10 Jahren 10 Lohntage); ein Krankengeid in Höhe von 80% des Lohnes (u. z. nach dem 1. Dienstjahr bis zu 3 Wochen, nach drei Dienstjahren bis zu 6 Wochen und nach 5 Dienstjahren bis zu 7 Wochen in einem Kalenderjahr); die Aufnahme einer Bestimmung, wonach die Bediensteten bei berechtigten persönlichen Gründen Anspruch auf eine Dienstbefreiung bis zu 2 bezahlten Tagen im Jahr haben; ein Abwesenheitsgeld (ohne Uebernachtung) von 0,90 Gulden und von 4 Gulden (mit Uebernachtung) bei dienstlicher Abwesenheit von 5 bis einschl. 12 Stunden und ein solches von 2 bis 5 Gulden bei dienstlicher Abwesenheit von 12 bis 24 Stunden. Auf deutschem Gebiet werden die Zuschläge in Reichsmark bezahlt.

#### *Die Strassenbahnergewerkschaft Ungarns.*

Die ungarische Strassenbahnergewerkschaft hatte in den letzten Jahren schwere Zeiten durchzumachen, von denen sie sich jetzt allmählich erholt. Eine Anfang September in Budapest abgehaltene Generalversammlung hat endgültig beschlossen, den früheren Vorsitzenden, welcher der Organisation schweren Schaden zugefügt hat, seines Amtes zu entheben. Die Gewerkschaft steht jetzt unter besserer Leitung; diese bemüht sich, durch Rückzahlung der alten Schulden die Kassenverhältnisse des Verbandes zu sanieren. Mit der Leitung der ungarischen Gewerkschaftszentrale wurde ein Vertrag geschlossen, wonach sich diese verpflichtet, monatlich mindestens 1 000 Exemplare des Verbandsblattes „A Vilamos“ (Der Strassenbahner) zum Preise von 40 Heller je Stück zu übernehmen. Damit hofft man, wenigstens die laufenden Kosten für die Drucklegung des Blattes decken zu können.

Die Werbearbeit ist jetzt in vollem Gange. An jeder Endhaltestelle werden regelmässige Versammlungen abgehalten und es ist beabsichtigt, eine grosse Versammlung einzuberufen, in der die Löhne, die Pensions-, Krankenkassen- und ähnliche Angelegenheiten besprochen werden sollen.

Die Gewerkschaft wird ferner mehrere Kurse über soziale Fragen, einen Kursus zur Allgemeinbildung, für den sich bereits 80 Bedienstete angemeldet haben, und einen Esperantokursus abhalten, für den bis jetzt 30 Teilnehmer in Frage kommen.

Die Mitgliederzahl nimmt allmählich zu. Die grossen Schwierigkeiten, unter denen die Agitation getrieben werden muss, sind es, welche ein rascheres

Wachsen der Organisation unmöglich machen.

Die Kollegen beschwerten sich hauptsächlich über den geringen Lohn und über das ungerechte Prämiensystem. Die Schaffner haben nämlich nach einer gewissen Einnahme Anspruch auf eine Prämie. Die Direktion setzt nun die Grenze fest, welche bei der Prämienzahlung massgebend ist und dabei ist sie bemüht, einen so hohen Betrag zu bestimmen, dass es eine wahre Kunst ist, ihn zu erreichen. Hinzu kommt, dass die Direktion ihre Günstlinge auf den verkehrsreichsten Strecken beschäftigt, wodurch diese eine viel bessere Aussicht auf gute Einnahmen haben.

Die Organisation führt einen erbitterten Kampf für die Beibehaltung des Achtstundentages. Trotz der schlechten Löhne weigern sich die meisten Bedienstete, unbegründete Ueberstunden zu leisten, dies umso mehr, weil der Ueberstundenlohn, statt höher zu sein als der normale Stundenlohn, nur einen Teil des Grundlohnes ausmacht.

Die Budapester Strassenbahner haben ferner einen Kampf zur Erlangung einer Familienzulage eingeleitet. Eine solche erhalten sämtliche Angestellten und Arbeiter der Gemeinde Budapest und der staatlichen und privaten Eisenbahnunternehmungen, nur den Strassenbahner wird sie vorenthalten. In ihrem Kampfe für die Bewilligung einer Familienzulage werden die Strassenbahner von der sozialdemokratischen Gemeinderatsfraktion unterstützt.

Man kann sagen, dass sich die ungarischen Kameraden jetzt energisch ans Werk gemacht haben und eine auch nur geringe Verbesserung der politischen Lage ihres Landes wird es ihnen ermöglichen, eine solide Organisation aufzubauen. Bestärkt durch das Interesse, welches ihnen von der I.T.F. zuteil wird, schauen die ungarischen Kollegen voll Vertrauen der Zukunft entgegen.

#### *Streik bei den Strassenbahnen von New Orleans. (Ver. Staaten).*

Seit dem 2. Juli d. J. standen in New Orleans 2000 Arbeiter im Streik. Die Strassenbahnlinien dieser Stadt sind ca. 190 Meilen lang und werden von einer Gesellschaft, der „New Orleans Public Service Inc.“, betrieben. Diese Gesellschaft hat auch die Gas- und Elektrizitätswerke der Stadt in Betrieb. Seit der Wiederaufnahme der Strassenbahnen durch diese Gesellschaft haben die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Strassenbahnbediensteten keinerlei Verbesserung erfahren; im Gegenteil, die Gesellschaft hat immer stets nur ihr eigenes Interesse im Auge gehabt und hat in letzter Zeit offen versucht, die Personalgewerkschaft, welche der amerikanischen Vereinigung des Personals der Strassen- und elektrischen Bahnen angehört, zu zerstören. Bei dem Neuabschluss des Kollektivvertrages verlangte die Gewerkschaft eine Lohnerhöhung und eine strengere Einhaltung der Vertragsbestimmungen.

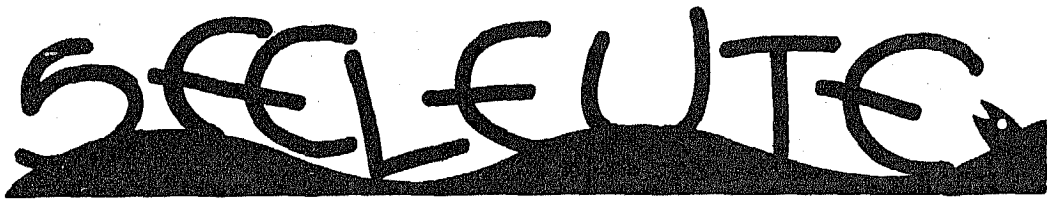


Die Gesellschaft verweigerte dies und schuf einen Werkverein (Company-Union) mit 400 Bediensteten, die von 1 800 an der Zahl nicht der freien Gewerkschaft angehörten. Letztere beantwortete dieses Vorgehen mit einer Streikerklärung. Da es der Gesellschaft um nichts anderes zu tun war, als die Organisation zu vernichten, traf sie Massnahmen zur Einstellung von Streikbrechern, die sie in grosser Anzahl von anderen amerikanischen Städten kommen liess. Schon in den ersten Streiktagen kam es zu Krawallen und durch die herausfordernde Haltung der Polizei, die von den Waffen Gebrauch machte, hatten die Streikenden einige Tote und Verwundete zu beklagen. Das Publikum hat ohne weiteres Partei für die Arbeiter ergriffen und es fast durchweg gemieden, die mit „Gelben“ bemannten Strassenbahnen zu benutzen. Die ersten von den Wagenhallen ausfahrenden Wagen wurden von den Streikenden und dem Publikum erstürmt, in Stücke geschlagen oder in Brand gesteckt. Nachdem die Gesellschaft bei den Ortsbehörden nicht die gewollte Unterstützung fand, wandte sie sich an das Bundesgericht in Washington mit dem Ergebnis, dass die Strassenbahnen New Orleans' gewissermassen unter den Schutz der Bundesbehörde gestellt wurden, was äusserst schwere Strafen für jeden bedeutete, der es wagte, einen Angriff auf die Strassenbahnen zu unternehmen. Der Streik bedeutete aber auch eine neue Einkommensquelle. Wer ein Auto besass, oder ein solches zu seiner Verfügung hatte, nahm es für den öffentlichen Verkehr in Betrieb, was durch einen Anschlagzettel am Fahrzeuge, aus dem hervorging, nach welchem Orte der Stadt Fahrgäste mitgenommen werden, bekanntgemacht wurde.

Nach mehr als 3 Monaten endigte der Streik zum Nachteil der Arbeiter. Eine vorläufige Vereinbarung, die zwischen den Vertretern der Gesellschaft und den Genossen Mahon und Green, ersterer Vorsitzender der amerikanischen Vereinigung des Personals der Strassen- und elektrischen Bahnen und letzterer Vorsitzender des amerikanischen Gewerkschaftsbundes, geschlossen wurde, hatten die Streikenden abgelehnt. Die Bediensteten hielten noch mehrere Monate aus, schliesslich nahmen aber viele die Arbeit wieder auf; darunter gab es auch welche, die zu dem von der Gesellschaft gegründeten Werkverein übertraten. Die von der Presse gebrachten Nachrichten sind aber zu unvollständig, um ein richtiges Urteil über die Lage zu gestatten. Sicher scheint, dass der Streik die Gesellschaft nicht weniger als 3 Millionen Dollars gekostet hat.

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

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



## Die XIII. Internationale Arbeitskonferenz.

### II.

Bevor eine Internationale Arbeitskonferenz an ihre eigentliche Arbeit herangehen kann, müssen eine ganze Reihe von Formalitäten erfüllt werden, d. h. die Konferenz muss sich „konstituieren“. Um diese Konstituierung zu beschleunigen, treten die einzelnen Gruppen (Regierungen, Arbeitgeber und Arbeitnehmer) am Tage vor der Eröffnung zur Wahl ihrer Vertreter für die einzelnen Ausschüsse zusammen. Soweit die Arbeitergruppe in Frage kommt, pflegen diese Sitzungen vom Internationalen Gewerkschaftsbund einberufen zu werden, der alle Arbeitersitze im Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes inne hat. Das ist dieses Mal unterblieben.

Mit Rücksicht auf die zur Behandlung stehenden Tagesordnungspunkte waren die gewerkschaftlichen Landeszentralen im allgemeinen einer Anregung der I.T.F., Vertreter von der I.T.F. angeschlossenen Seeleuteorganisationen als Delegierte oder Sachverständige in Vorschlag zu bringen, gefolgt, sodass nicht weniger als 33 I.T.F.-Leute an der Konferenz teilnahmen. Diese bildeten mit den fünf Vertretern der Offiziers-Internationale den Kern der Arbeitergruppe, die — mit Ausnahme der Faschisten, und drei oder vier christlichen Gewerkschaften angehörenden Personen — in jeder Hinsicht als I.T.F.-freundlich angesehen werden konnte. Mit den Vertretern der nichtangeschlossenen Verbände Japans, Australiens, Chinas und Portugals wurden denn auch die freundschaftlichsten Beziehungen angeknüpft. Wäre die Zusammensetzung der Arbeitergruppe mehr heterogen gewesen, so hätte die Nichteinberufung einer Sitzung der Arbeitergruppe zu Schwierigkeiten führen können, denen nun noch mit Ach und Krach abgeholfen werden konnte. Mehr wollen wir über diese Angelegenheit an dieser Stelle nicht sagen.

Zum Vorsitzenden der Arbeitergruppe wurde Kollege E. Ehlers (Frankreich), zum Vizepräsidenten der Arbeitskonferenz Ben Tillet (Grossbritannien) gewählt; ferner in den Vorstand der Arbeitergruppe: van Limburg Stirum-zum Vizevorsitzenden (Offiziers-Internationale), Köhler (Deutschland), Ben Tillet (Grossbritannien), Yonekubo (Japan), Daud (Indien) und Edo Fimmen-zum Sekretär (I.T.F.). Für den wichtigsten Ausschuss (Vorschlagsausschuss) wurden bestimmt: Ben Tillet, Gustavson (estnische Offiziere), Daud, Hamada (Japan), Caballero (Spanien) und Johanson (Schweden). Von diesen wurde Ca-

ballero in den Mandatprüfungsausschuss entsandt. Es würde zu weit führen, die Namen der Mitglieder und Stellvertreter der vier zur Prüfung der einzelnen Tagesordnungspunkte eingesetzten Ausschüsse aufzuführen; es sei lediglich daran erinnert, dass die Faschisten, deren Mandate die I.T.F. angefochten hat, völlig ignoriert wurden, wogegen sie Verwahrung einlegten!

\*\*\*

Allerhand Gerüchte, wonach die Arbeitgeber es abgelehnt hätten, an der Konferenz teilzunehmen, hatten das friedliche Genf in nicht geringem Masse beunruhigt. Die lokale Presse erhielt „von gut informierter Seite“ die neuesten Nachrichten und brachte längere, von den Arbeitgebern inspirierte Aufsätze über die Zusammensetzung maritimer Konferenzen.

Als aber die XIII. Internationale Arbeitskonferenz eröffnet wurde, zeigte sich, dass die Arbeitgeber da waren bis auf den Engländer Mr. Cuthbert Laws, der nicht kommen wollte, angeblich, weil der englische Gewerkschaftsbund die Ernennung des Delegierten und der Sachverständigen nicht der britischen Seemannsunion (N. U. S.) überlassen hatte. Er machte nämlich von seinem Recht Gebrauch, selbst den Delegierten zu bestimmen und wollte der N. U. S. drei Sachverständige gewähren.

War aber Herr Cuthbert Laws nicht in Genf zur Beiwohnung der Arbeitskonferenz, so befand er sich doch daselbst, im Hôtel des Bergues, um hinter den Kulissen zu arbeiten — und in dieser Gastrolle hat er den Arbeitgebern einen bösen Streich gespielt. Es war nämlich kein Zufall, dass die Sitzungen der Reedergruppe nicht im Sitzungsgebäude (Bâtiment Electoral), sondern im Hôtel des Bergues stattfanden. Wie verlautete, ging es in der Arbeitgebergruppe manchmal hart auf hart und konnte man erst nach sehr langwierigen Verhandlungen zu Resultaten gelangen. Herr Cuthbert Laws hatte daher seine guten Gründe, zu verhindern, dass von den Besprechungen in der Arbeitergruppe aber auch nicht das geringste ruchbar wurde. Im übrigen hatte sich die Arbeitgebergruppe den Privatsekretär Cuthbert Laws, Herrn Snedden, als Sekretär zugelegt, sodass der englische Gedankengang bei ihnen doch vertreten war. An einen witzigen Zwischenfall sei hier noch erinnert: als die Arbeitergruppe in der Vollsitzung der Konferenz um Auskunft über die Qualifikationen des Herrn Snedden bat, wurde ihnen diese von der Arbeitgebergruppe vorenthalten! Nun ja, fordern konnte

man nichts und der Generalsekretär sah sich veranlasst zu bemerken, dass man sich den Sekretär der Gruppe, wenn man wollte, von der Strasse in Genf auflesen könnte!

Am 3. Sitzungstag, Samstag, den 12. Oktober, bekamen die Arbeitgeber, die wohl schon ungeduldig diesen Augenblick herbeigesehnt hatten, ihre grosse Chance. Der Vorschlagsausschuss hatte die von ihnen eingebrachte Entschliessung als eine dringende Angelegenheit hingestellt, die deswegen sofort in der Vollsitzung behandelt werden musste. Ueber die Frage, ob die Arbeitgebervertreter sich im Vorschlagsausschuss der sofortigen Behandlung der Arbeitgeberentschliessung hätten widersetzen müssen, waren die Meinungen geteilt. Natürlich hielten die Arbeitgebervertreter die Angelegenheit nicht für dringend, sie wussten aber, dass eine Diskussion sowieso nicht zu vermeiden gewesen wäre.

Da in der Arbeitergruppe ein übrigens, wie sich herausgestellt hat, nicht ganz unberechtigter Optimismus über den Ausgang der Debatte bestand, hielt man es für das klügste, den Arbeitgebern gleich beim Anfang der Konferenz zur Rede zu stehen und sie um ihren Einfluss zu bringen, statt sich lange Zeit mit ihnen herumzuschlagen.

Herr Cuthbert Laws' Taktik war — nachdem sein Vorsatz, sich aus Grossbritannien einen Seemannsvertreter mitzunehmen, der ihm aus der Hand essen würde, gescheitert war — offenbar darauf gerichtet, ein Misstrauensvotum gegen die britische Regierung zu erwirken, oder aber, wenn dies nicht gelingen sollte, die Arbeitgeber zu verpflichten, die Konferenz geschlossen zu verlassen in der Annahme, dass dies die Auflösung der Konferenz bedeuten würde.

Wir können der Deutlichkeit halber nicht umhin, den Wortlaut der an vielen Stellen bereits zitierten Reederentschliessung hier wiederzugeben:

„In Anbetracht des Umstandes, dass die britischen Reeder beschlossen haben, sich auf dieser Konferenz nicht vertreten zu lassen, weil auch die für eine Besprechung der Arbeitsbedingungen in der Handelsflotte vom nationalen Gesichtspunkte aus zuständigen Vertreter der britischen Schiffsleute nicht zugegen sind, und der Tatsache, dass von einem weiteren namhaften seefahrttreibenden Lande, nämlich Norwegen, weder ein Vertreter der Regierung noch ein solcher der Reeder oder der Schiffsleute bestellt worden ist,

in Anbetracht der praktischen Schwierigkeiten, die sich für diese Konferenz aus der Tatsache ergeben, dass die Gruppe der Reeder — und damit die gesamte Konferenz — nicht den Charakter einer wahren Vertretung der interessierten Kreise trägt, da mehr als 50 % des Schiffsraumgehaltes der Mitgliedstaaten der Internationalen Arbeitsorganisation auf die nicht vertretenen Reeder entfallen,

und in Anbetracht der Weisung des Verwaltungsrates, „die Aufmerksamkeit der Regierungen hauptsächlich auf den ausschliesslich maritimen Charakter der Tagesordnung der Konferenz zu lenken und es den Mitgliedstaaten zur Ermöglichung praktischer und fruchtbarer Ergebnisse nahezu legen, unter Einschlagung des im Friedensvertrage vorgesehenen Verfahrens, bei den massgebenden Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer darauf hinzuwirken, dass sie tunlichst ihre Vertreter unter Berücksichtigung ihrer Sachkunde in maritimen Fragen ernennen,“

erklären die auf dieser Konferenz anwesenden

Reeder, dass sie in keine Verhandlung über irgendeine Frage der Tagesordnung eintreten können, solange sie nicht von der Konferenz die Versicherung erhalten haben:

1. dass die Hauptursache der gegenwärtigen Lage, nämlich die Art der Bestellung der Delegierten und technischen Ratgeber, soweit sie nicht solche der Regierungen sind, in einer Weise beseitigt wird, dass sie in Zukunft nicht mehr auftauchen kann, und

2. dass, soweit irgend möglich, den Mängeln, die der berufsmässigen Zusammensetzung der gegenwärtigen Konferenz anhaften, abgeholfen wird, und legt daher der Konferenz die folgende Entschliessung zur Annahme vor:

„Die Konferenz beschliesst, dass die Delegierten und technischen Ratgeber zu seemannischen Konferenzen, soweit sie nicht solche der Regierungen sind, im Einvernehmen mit den massgebenden Verbänden der Reeder, bzw. der Schiffsleute, soweit solche Verbände bestehen, zu erfolgen hat, ersucht den Verwaltungsrat, Massnahmen zu ergreifen, um zu diesem Ergebnis zu gelangen und damit eine Wiederholung der gegenwärtigen Lage zu verhüten und beauftragt ferner den Ausschuss zur Prüfung der Vollmachten, im Rahmen seiner Zuständigkeit die geeigneten Massnahmen zu ergreifen, um die gegenwärtige Lage zu verbessern.“

Im Vorschlagsausschuss war vereinbart worden, dass die Besprechungen über diese Entschliessung „nur“ einen Tag dauern durften. In diesem Falle bedeutete das einen ganzen Samstag, von morgens früh bis abends spät. Dennoch bedauerte die Arbeitergruppe die Aufopferung dieses freien Samstagnachmittags nicht, denn jene Gelegenheit, in der die Arbeitgeber ihre vollständige Hilflosigkeit zu demonstrieren in der Lage waren, wird sich nicht so leicht wieder bieten.

Als erster Redner hatte sich der Vorsitzende der Arbeitgebergruppe, der Holländer Valstar, zum Worte gemeldet. Er verlas die Entschliessung. Das war Zeitvergeudung, denn sie war am Tage zuvor bereits verteilt worden. Alle waren gespannt auf die Dinge, die da kommen sollten. Aber es kam nichts, und Herr Valstar verliess die Tribune. Eine Uebersetzung erübrigte sich aus dem obenerwähnten Grunde.

Es sei zugegeben, dass Valstars Aufgabe keine leichte war. Die Reeder waren hereingeschlittert und hatten die Tragweite der Cuthbert Laws'schen Entschliessung, die sie wohl in einem unbewachten Augenblick genehmigt hatten, nicht überblickt. Um den Inhalt dieser unmöglichen Entschliessung auch nur einigermaßen plausibel zu machen, bedurfte es der Geriebenheit und der Frechheit eines Cuthbert Laws, im übrigen dessen einzige Fähigkeiten bei Verhandlungen.

Wir wollen aus der Debatte nur einige Momente hervorheben. Keiner von den Arbeitgebern befürwortete die Entschliessung als solche. Sie hielten nur allgemeine Ansprachen über die nach ihrem Dafürhalten wünschenswerte Zusammensetzung maritimer Konferenzen. Das Schwergewicht legten sie auf die Abwesenheit der englischen und norwegischen Reeder, die 50% der Gesamttonnage der Mitgliedsstaaten der Internationalen Arbeitsorganisation verträten. Der deutsche Arbeitgebervertreter ahnte, welche Wendung die Debatte nehmen könnte und

bat die Konferenz von vornherein, sich nicht in juristischen Auseinandersetzungen zu verlieren! Wir tun den Arbeitgebern kein Unrecht, wenn wir diese Zusammenfassung als eine Darstellung ihrer Argumente geben.

Die Gegner der Entschliessung hatten ein leichtes Spiel.

Ben Tillet verteidigte die Haltung des englischen Gewerkschaftsbundes auf gründliche Weise; Daud, unser Rechtsanwalt, behandelte die juristische Seite und wies darauf hin, dass der Haager Gerichtshof bereits ausgesprochen hätte, was unter „meist repräsentative Organisation“ zu verstehen sei. Besteiro und Topalovitch brachten zum Ausdruck, dass wir es hier mit einer Attacke auf die britische Arbeiterregierung zu tun hätten.

Der erste Regierungsvertreter, der sich an der Debatte beteiligte, war Monseigneur Nolens (Holland). In sarkastischem Tone wandte er sich gegen das Auftreten der Reeder. Er beanstandete den Beschluss des Vorschlagsausschusses, die Angelegenheit wegen der Drohung der Arbeitgeber als dringend zu betrachten. Was hätten die Arbeitgeber übrigens damit zu schaffen, was für einen Arbeitervertreter irgend eine Regierung ernannt? Gegen die Ernennung eines Arbeitgebervertreter hätten Arbeiter, nicht Arbeitgeber Verwahrung einzulegen. Die Konferenz sei übrigens nicht imstande, den Wünschen der Arbeitgeber gerecht zu werden, weil dies die Abänderung des Friedensvertrages erheische, wozu die Konferenz nicht die befugte Instanz sei. Der logische Zusammenhang zwischen Erklärung und Entschliessung fehle. Man könne dem Mandatprüfungsausschuss den gedachten Auftrag nicht erteilen.

Die Vormittagssitzung ging zu Ende und die Arbeitgeber waren geschlagen. Solch eine vernichtende Kritik hatten sie wohl nicht erwartet, sonst wären sie den Einblasungen Cuthbert Laws' sicher nicht gefolgt und hätten sie ihre Entschliessung überhaupt nicht oder in einer ganz anderen Fassung eingereicht. Es entzieht sich unserer Kenntnis, ob Herr Cuthbert Law seine Resolution deshalb so abgefasst hat, damit ein Zurück nicht mehr möglich wäre und die Arbeitgeber ihre Ehre nur durch eine schroffe Gebärde retten können, d. h. dadurch, dass sie böse davonliefen.

Während der Nachmittagssitzung ging es den Arbeitgebern wenn möglich noch schlechter. Der britische Regierungsvertreter, Genosse Smith, hielt eine mitreissende, leidenschaftliche Rede, in der er bewies, dass die Arbeiterregierung genau so verfahren hatte wie frühere Regierungen. Er erklärte, dass die britische Regierung in dem Wunsche, nach besten Kräften bei der Ausführung der vorliegenden Arbeiten mitzuhelfen, hinter niemandem zurückstände.

Das war des Pudels Kern. Das hätten die englischen Reeder nun gerade lieber nicht gesehen.

Der Generalsekretär der Arbeitskonferenz, Albert Thomas, trug auch noch zur Debatte bei, indem er erklärte, dass die britische Schifffahrt durch die Regierung vertreten sei, gleichviel ob die Reeder kommen wollten oder nicht.

Brauchen wir noch die ausgezeichnete Rede des Kollegen Brautigam zu erwähnen, der den Stab über denjenigen Arbeitgeber brach, die wohl gegen die Ernennung Ben Tillets, nicht aber gegen die Ernennung der Arbeiterverehrer ihres eigenen Landes Beschwerde erhoben, obwohl diese genau so erfolgt war? Wie machte er sich über die Arbeitgeber lustig mit seiner Bemerkung, dass der Gedanke des industriellen Friedens schon so weit fortgeschritten zu sein schien, dass die Reeder den Weisungen des Seeleuteverbandes folgten. „Hat man meinem Söhnchen Leid getan? Weine nicht, Väterchen bleibt auch zuhause“.

Fünf Minuten vor 6 Uhr hissten die Arbeitgeber die weisse Flagge und baten um eine Unterbrechung von 15 Minuten.

Wir sassen und plauderten und weiter ging der Zeiger ohne Rast. Glücklicherweise hatte das Arbeitsamt im Tagungsgebäude ein Büfett einrichten lassen, denn erst ein Viertel nach 7 kehrten die Arbeitgeber zurück und verlangten wiederum einen Aufschub, diesmal bis 10 Uhr. Dieser wurde ihnen mit 42:40 Stimmen gewährt; wir hatten aber den Eindruck, als ob es mit dieser Abstimmung nicht ganz in Ordnung wäre.

Als wir um 10 Uhr wiederkamen, beantragte ein indischer Regierungsvertreter sofortigen Schluss der Debatte.

Herr Valstar verlas noch eine kurze Erklärung. Ob die Reeder wohl neuen Mut bekommen hatten, weil ihr Vertagungsantrag angenommen worden war? Die Beweggründe der Reeder seien unbetrachtet gelassen oder vollkommen missverstanden. Die Reeder hätten ihn deshalb beauftragt, auf die unberechtigte und unfaire Kritik nicht einzugehen. Das war ja auch am leichtesten!

Der Antrag auf Schluss der Debatte wurde mit 68 gegen 3 Stimmen angenommen.

Die Entschliessung der Reeder wurde bei der auf Wunsch der Arbeitergruppe erfolgten namentlichen Abstimmung mit 64 gegen 24 Stimmen abgelehnt. Mit den Reedern stimmten je ein Regierungsvertreter Finnlands und Schwedens.

Die Gerüchte konnten von neuem ihren Lauf beginnen. Es hiess, die Reeder würden sofort abreisen; Herr Valstar hätte seine Fahrkarte bereits in der Tasche. Etwas später wurde bekannt, dass die Reeder noch kurze Zeit bleiben wollten, um eine Erklärung abzufassen, in der sie sich vom Vorsitzenden verabschieden würden.

Eine ganze Anzahl Reeder waren ob ihres eigenen Mutes erschrocken. Reeder stehen ihren Regierungen doch noch etwas anders gegenüber wie Arbeiter!

Die Versöhnungsmaschine des Internationalen Arbeitsamtes konnte ihre Arbeit beginnen.

## Der indische Seemannsverband in Bombay und seine Schwierigkeiten.

Bei der immer mehr um sich greifenden Industrialisierung hat die Gewerkschaftsbewegung auch unter den indischen Massen Fuss gefasst. Diese noch junge Gewerkschaftsbewegung hat bereits internationale Verbindungen angeknüpft; die I.T.F. zählt nunmehr drei indische Seemannsverbände zu ihren Mitgliedern, worunter auch die indische Seemannsunion in Bombay.

Diese Gewerkschaft zählte am Schlusse des ersten Quartals 1929 21 612 Mitglieder, wovon 4 748 Deckspersonal, 4 986 Maschinenpersonal und 11 878 Köche und Stewards. Das ist als eine wirklich glänzende Leistung zu betrachten, denn in Bombay ist das Angebot an Seeleuten bedeutend grösser als die Nachfrage und so gut wie alle Mitglieder des Verbandes sind auf Fahrzeugen beschäftigt. Die Organisation hat mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, deren Hauptursache in den in Bombay herrschenden eigenartigen Verhältnissen zu suchen ist.

Die seemännische Bevölkerung dieser Stadt trägt einen ganz kosmopolitischen Charakter. Die meisten Schiffsleute sind Analphabeten und sprechen unter sich verschiedene Dialekte. Man kann sie in fünf verschiedene Gruppen teilen. Damit sich unsere Leser ein allgemeines Urteil bilden können, geben wir nachstehend eine kurze Beschreibung ihrer Lebensverhältnisse.

Die höchststehende Gruppe sind die sog. *Goanesser*, die aus *Goa*, einem portugiesischen Gebiet an der Westküste kommen. Sie werden im allgemeinen als Köche und Stewards verwendet. Ihre Wohnhäuser oder Klubs werden *Kurs* genannt. Einige dieser *Kurs* sind sehr gross und alle werden auf genossenschaftlicher Grundlage verwaltet. Die monatliche Miete in einem *Kurs* beträgt 1,4 bis 2 Rupien. Das dort eingenommene Essen muss jeden Tag bar bezahlt werden. Im Monat macht dies eine Summe von 16 bis 30 Rupien aus. Die Mitglieder der *Kurs* können auch Darlehen zu einem jährlichen Zinsfuss von 5 bis 9% erhalten. Die meisten Seeleute sind infolge längerer Erwerbslosigkeit und der sonstigen sozialen Verhältnisse verschuldet.

Die zweite Gruppe sind die *Kharwas*, die Hindus. Sie kommen aus Surat, Daman und den benachbarten Orten und werden als Deckspersonal verwendet. Ihre Klubbhäuser werden *Lattis* genannt. Die Monatsmiete schwankt zwischen 1,4 und 2 Rupien und für die Kost sind durchschnittlich 15 oder 16 Rupien im Monat zu zahlen. Auch die in den *Lattis* wohnenden Seeleute sind zum grössten Teil den Wucherern ausgeliefert, an die sie 12 bis 36% Zins zahlen müssen. Unter diesen Seeleuten ist die Arbeitslosigkeit ebenfalls sehr gross.

Die nächste Gruppe sind die *Konkani Muselmänner*, die meistens als Maschinenpersonal arbeiten. Sie stammen ur-

sprünglich aus den Distrikten Ratnagiri und Kolaba. Es werden aber auch Seeleute (Mohammedaner) aus anderen Orten zu den *Lattis* zugelassen. Die Monatsmiete beträgt dort eine Rupie, manchmal auch etwas mehr. Für die Mahlzeiten sind 20 bis 25 Rupien monatlich zu zahlen. Auch unter dieser Gruppe herrscht starke Arbeitslosigkeit und die meisten von ihnen befinden sich ebenfalls in den Klauen der Wucherer. Der Zinsfuss schwankt zwischen 12 und 150%.

Dann kommt die Gruppe der *Mohammedaner*, welche, soweit sie nicht von Bombay selbst sind, aus Malabar, South Canara, Bengalen, Muscat und anderen Orten stammen. Sie gehören den Deck- und Maschinenraummannschaften an. Sie haben in ihren *Lattis*, die privat sind, eine monatliche Miete von 2 Rupien, für Kost durchschnittlich 20 oder mehr Rupien im Monat zu entrichten. In dieser Gruppe gibt es auch viel Arbeitslose. Mancher dieser Schiffsleute ist dem Geldverleiher preisgegeben. Darlehen sind mit 37 1/2 bis 150% zu verzinsen.

Zur letzten Gruppe gehören die *Punjabis*. Ein grosser Teil der Maschinenmannschaften besteht aus *Punjabis*. Sie wohnen in *Deras*, die private Unternehmen sind, wo sie eine Rupie im Monat an Miete bezahlen. Die Mahlzeiten, welche in den Wirtschaften eingenommen werden müssen, kommen sie auch auf über 20 Rupien im Monat zu stehen. Die Einrichtung der *Deras* ist sehr erbärmlich. Sie waren ursprünglich als Aufbewahrungsort für die Effekten der Schiffsleute und zur Unterbringung von Kranken bestimmt. Die *Punjabis* bringen die Zeit in Höfen, an Strassenecken oder auf den Trottoirs zu, vielfach verbringen sie auf letzteren auch die Nacht. Es herrscht unter ihnen eine schreckliche Arbeitslosigkeit; jahrzehntelang können sie keine Arbeit als Seemann finden und die meisten dieser Menschen leben von Schulden. Der niedrigste Zinsfuss beträgt 25%, manche zahlen 75%, doch die meisten haben ihr Darlehen mit 150% zu verzinsen.

Die in Bombay befindlichen Seeleute sind eine recht gemischte Gesellschaft und es ist selbstverständlich, dass sie für die Organisation nur schwer zu gewinnen sind. Auch das Anheuerungsverfahren erschwert die Arbeit der Organisation. Die indischen Seeleute werden nämlich nicht einzeln, sondern truppweise angemustert und müssen, um Arbeit zu bekommen, in der Regel Blutgeld bezahlen. Wenn wir noch hinzufügen, dass die Heuern äusserst niedrig sind, ist das Bild vollständig.

Der erste Schritt, welcher zu einer Besserung der unmenschlichen Verhältnisse, in denen die indischen Seeleute leben, führen könnte, ist eine grundlegende (Fortsetzung auf Seite 144, 3. Spalte).

## Die Lohnbewegung in der deutschen Seeschiffahrt.

Laut der letzten Nummer haben die deutschen Seeleute den Schiedsspruch des Schlichters angenommen. Nachstehend die alten und die neuen Heuersätze:

### Deckspersonal.

	alte Sätze RM.	neue Sätze RM.
1. Bootsmann, 1. Zimmermann	149.—	158.—
2. „ 2. „	133.—	141.—
Allein-Bootsmann und Allein-Zimmermann	149.—	158.—
Vergütung für eigenes Geschirr	6.—	8.—
Segelmacher	133.—	141.—
Steuerer	133.—	141.—
Vollmatrose	125.—	132.—
Leichtmatrose	60.—	63.—
Jungmann	40.—	42.—
Junge	29.—	30.—

### Maschinenpersonal.

	alte Sätze RM.	neue Sätze RM.
Maschinen- und Elektrikerassistent mit mindestens einem Jahr Fahrzeit als Assistent	144.—	152.—
Assistent mit weniger als einem Jahr Fahrzeit als solcher	116.—	122.—
Maschinenunteroffizier, Schmierer usw.	144.—	152.—
Heizer	135.—	143.—
Trimmer	116.—	122.—

### Köche und Stewards.

	alte Sätze RM.	neue Sätze RM.
Koch	149.—	158.—
1. Steward, vom 1. bis 4. Jahr	117.—	124.—
„ „ „ 5. bis 8. „	128.—	135.—
„ „ „ 9. Jahre an	149.—	158.—
Steward auf Passagierdampfer in der Nord- und Ostseefahrt	117.—	124.—
Kajütsteward auf Frachtdampfern	113.—	119.—
Alleinsteward	113.—	119.—
Gelernte Schlachter und Bäcker, die als solche oder als Kochsmaat fahren	107.—	113.—
Kochsmaat, befahren	90.—	95.—
„ unbefahren	68.—	72.—
Messraumsteward	60.—	63.—
Messraumjunge	29.—	30.—

Das Verpflegungsgeld beträgt in Urlaubsfällen und wenn nicht an Bord gekocht wird, RM 3.75. Für Uebersarbeit wird künftig auch mehr bezahlt, u. z. an:

#### A. Decks- und Maschinenpersonal.

	alte Sätze RM.	neue Sätze RM.
Vollgrade	0.90	1.—
Junggrade, ausser Jungen	0.45	0.50
Jungen, Messraumjungen und Kochsjungen	0.28	0.30

#### B. Verpflegungs- und Bedienungspersonal.

	alte Sätze RM.	neue Sätze RM.
Stewards, (nicht Junggrade) auf Frachtdampfern mit einer Besatzung von weniger als 15 Mann	10.—	12.—
mit einer Besatzung von mehr als 15 Mann	12.—	14.—
Kochsmaat, befahren, einschl. gelernte Schlachter und Bäcker, die als solche auf Frachtdampfern fahren bei einer Besatzung von weniger als 15 Mann	14.50	17.—
„ „ „ „ mehr „ 15 „	20.—	23.—
Köche (nicht Junggrade) auf Frachtdampfern mit einer Besatzung von weniger als 15 Mann	25.—	28.—
„ „ „ „ mehr „ 15 „	33.—	36.—

Die Köche erhalten am Backtage eine Zulage von RM 1.75 früher RM 1.60).

\*\*\*

In der Effektenversicherung ist keine Aenderung eingetreten.

Für das Verpflegungs- und Bedienungspersonal auf Passagierschiffen ist

eine besondere Vereinbarung getroffen worden. Zu verschiedenen anderen Verbesserungen gehört auch eine Einschränkung der Arbeitszeit. Auf diese Vereinbarung werden wir in der nächsten Nummer zu sprechen kommen.

Der neue Vertrag gilt auf 23 Monate und trat am 1. November 1929 in Kraft.

(Fortsetzung von Seite 143, 3. Spalte).

legende Aenderung des Anmusterungsverfahrens nach dem in Europa bestehenden System, welches durch eine auf der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1920 angenommenen Konvention eingeführt wurde.

Selbstverständlich ist, dass sich die Reeder freiwillig zu einer derartigen Massnahme nicht entschliessen werden. Diese, wie so manche andere Verbesserung hängt ausschliesslich ab von der Macht und dem Einfluss der Gewerkschaften. Ein offener Konflikt dürfte kaum zu vermeiden sein.

Der Seemannsverband in Bombay ist, wie bereits ausgeführt, bei der I.T.F. angeschlossen und er darf dessen versichert sein, dass die europäischen Seemannsverbände ihn in seinen Bestrebungen, das bittere Los der indischen Seeleute zu verbessern, mit allen zu ihrer Verfügung stehenden Kräften unterstützen werden.

## ESPERANTO.

### Esperanto in der I. T. F.

Ausser Einzelbestellungen auf die geplante Esperanto-Monatszeitschrift der I. T. F. bestellten von den uns angeschlossenen Organisationen der französische Transportarbeiterverband 40 und der jugoslawische Eisenbahnverband 10 Exemplare. Anmeldungen werden nur noch bis Ende Dezemb entgegengenommen.

### Die praktische Anwendung des Esperanto.

Die Great Western Railway-Gesellschaft in England hat ihren neuesten Prospekt über den Badeort Torquay in Englisch, Französisch, Deutsch und Esperanto herausgegeben. Derselbe ist erhältlich bei J. M. Scott, Esq., General Manager Torquay (England).

### Oekonomische Rundschau in Esperanto.

Professor Edgard Milhaud in Genf trägt sich mit dem Gedanken, seine bekannte Zeitschrift, die „Annalen der Gemeinwirtschaft“ auch in Esperanto herauszugeben, wenn genügend Interesse dafür vorhanden ist. In der Zeitschrift werden regelmässig statistische Angaben und alle möglichen Abhandlungen über öffentliche Betriebe über die damit gemachten Erfahrungen und die sich daraus ergebenden Probleme gebracht. Der Bezugspreis der Esperanto-Zeitschrift soll 2 Dollar im Jahr betragen. Man wende sich direkt an Edgard Milhaud, Professor der Nationalökonomie an der Universität Genf, Rue St. Victor, Genf.

### Interŝanĝo de korespondado.

Kdo José M. Gómez, argentina fervojisto (adreso: Union Ferroyiaria, Chepes. F.C.C.N.A. Argentine) deziras interŝanĝi korespondadon kun kelkaj samideanoj el tuta la mondo. Povas ankaŭ korespondi anglakaj franclingve.

### Récenzo.

Hodinka de Leo Tolstoj, tradukis V. Javoronkov 64 pg. 12 x 15 cm. S. A. T. eldono, Colmstrato 1, Leipziger. Prezo? Kelkaj skizoj de la rusaj popolo kaj soldataro. La krueleco de kelkaj caroj klare evidentigas.

### La vojoj de formiĝo kaj disvastiĝo de la Lingvo Internacia.

Studo de E. Drezen. 64 pg. 12 x 15 cm. Prezo? S. A. T. eldono. El la rusa lingvo tradukis N. N. Dokumentita provo, ke Internacia Lingvo devas esti aŭ Esperanto, aŭ ia lingvojo tre, tre simila je ĝi. La grandega, interna forto de Esperanto troviĝas en ĝia natura disvolviĝo. Jam ĝi ne bezonas timi konkuron, diras la verkinto, kvankam aperas ĉiujare novaj projektoj de „mondolingvoj“. Bona verketo por propagandistoj. K.