



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM HOLLAND VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: 20186

ALLGEMEINES

Rundschau.

Finland.

Der Streik geht weiter.

Sogar in Schifffahrtskreisen hat man zugeben müssen, dass die Arbeitsverhältnisse in den finnischen Häfen alles andere als normal sind. Die finnischen Arbeitgeber führen sogar ihre ausländischen Kollegen an der Nase herum.

Eine solche Unzuverlässigkeit wie bei diesen Herren haben wir noch nie angetroffen.

Inzwischen ist dem finnischen Export grosser Schaden zugefügt worden. Die Handelsbilanz zeigt einen Importüberschuss von anderthalb Milliarden Mark. Vergleichen wir diese Zahl mit dem Jahre 1926, als Finnland für 5 668 Millionen importierte und für 5 637 exportierte! Demnach ein Mehr an Import von nur 31 Millionen für das ganze Jahr 1926.

Die Regierung nimmt noch immer eine abwartende Haltung ein. Dagegen haben die skandinavischen Organisationen beschlossen, ihre Unterstützungsaktion fortzusetzen. Der Hunger wird die Streikenden nicht zurücktreiben — ohne Anerkennung der Organisation kein Arbeitsfrieden in den finnischen Häfen!

Der Riesenkampf in der deutschen Metall- und Eisenindustrie.

Die deutschen Stahlherren versuchen jedes Mal wenn die Lohntarife ablaufen — und das geschieht zweimal im Jahre —, Deutschland und die Welt mit ihren Aussperrungsandrohungen in Aufregung zu bringen.

Diese „verfassungstreuen“ Elemente schreien ach und weh, wenn die Arbeiter sich nicht einem für sie ungünstig ausfallenden Schiedsspruch fügen wollen und in den Streik treten. Sie aber sperren nach einem verbindlich erklärten Schiedsspruch 250 000 Metallarbeiter aus; das Reichsarbeitsministerium beschuldigt die Arbeitgeber des Tarifbruches mit allen seinen rechtlichen Folgen. Das bedeutet, dass die Arbeitgeber verpflichtet werden können, die Löhne während der Dauer des Konfliktes fortzuzahlen.

Die Auflehnung der Stahlherren gegen den Schiedsspruch betrachtet der Metallarbeiterverband als einen Staatsstreich.

„Verstaatlichung der Betriebe“ muss die Antwort auf ein solches Auftreten der Unternehmer sein.

Unsere Arbeitszeit.

Seit beinahe zehn Jahren kämpfen wir für die Durchführung und Anwendung des Washingtoner Uebereinkommens über die 48-Stundenwoche und den Achtstundentag, während in den Vereinigten Staaten die Einführung der Fünftageweche bereits grosse Fortschritte zeitigt. Fünf Tage und 40 Stunden, unter Beibehaltung des Wochenverdienstes.

In Australien arbeitet eine beträchtliche Anzahl Eisenbahner 44 Stunden in der Woche.

Ist es in Anbetracht der Rationalisierung nicht an der Zeit, unsere Forderungen zu revidieren?

„Keine Rationalisierung auf Kosten der Arbeiterschaft“ lautet unsere Parole. Eben, und deshalb muss die Arbeitszeit herabgesetzt werden.

Vor kurzem hat ein grösseres amerikanisches Konfektionsgeschäft nach Verhandlungen mit dem Verband der Bekleidungsarbeiter beschlossen, ab 1. Mai die 5-Tageweche einzuführen, unter gleichzeitiger Erhöhung des Lohntarifs. In der Begründung zu dieser Massnahme wird gesagt, dass die Entwicklung der modernen Maschinen und der arbeitssparenden Methoden sowie die vermehrte Leistungsfähigkeit des Arbeiters die Einführung der kürzeren Arbeitswoche erheischen.

Im Jahre 1923 hat der englische Gewerkschaftsbund auf Auftrag des Eisenbahnverbandes (N. U. R.) den Sechsstundentag als Programmforderung aufgestellt.

Die europäische Arbeiterklasse wird die Frage der Arbeitszeit von einem neuen Gesichtspunkt aus betrachten müssen.

Die englischen Wahlen.

Auf den Erfolg der Labourpartei in Ashton, wo ein Mitglied des englischen Eisenbahnverbandes (N. U. R.) der konservativen Partei den Sitz im Unterhause abrang, folgte ein glänzender Sieg bei den Gemeinderatswahlen, wobei sämtliche Parteien Mandate an die Arbeiterpartei haben abtreten müssen.

Die beiden Kammern des Parlaments sind zur letzten Session vor den Wahlen zusammengetreten. Die bevorstehenden Parlamentswahlen werden dem Unterhaus ein ganz anderes Gesicht geben und der konservativen Herrschaft ein Ende bereiten.

Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass die Arbeiterpartei als stärkste Fraktion aus dem Kampfe hervorgehen wird. Für die internationalen Beziehungen dürfte dies von grosser Bedeutung sein, sowohl in bezug auf die Abrüstungsfrage als mit Rücksicht auf die innerpolitischen Verhältnisse Europas.

INHALTSVERZEICHNIS:

<p>Allgemeines:</p> <p>Rundschau 125</p> <p>Mitteilungen des Sekretariats 126</p> <p>Eisenbahner:</p> <p>Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern . . 127</p> <p>Der Arbeitgeber-Kongress in Madrid . 128</p> <p>Die Vorbildung der Lokomotivführer . 128</p>	<p>Die Automatische Kupplung vor dem Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes 129</p> <p>26. Gehaltsklassen 136</p> <p>Transportarbeiter:</p> <p>Der Streik der Strassenbahner in Rosario 130</p> <p>Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft (Holland). 131</p> <p>Die australische Hafentarbeiterkonflikt . 132</p>	<p>Belgischer Transportarbeiter-Kongress . 132</p> <p>Der argentinische Hafentarbeiterstreik . 133</p> <p>Lohn- und Arbeitsbedingungen der Kraftdroschkenführer in verschiedenen Städten und Ländern Europas. 134</p> <p>Seeleute:</p> <p>Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern (Finnland). . . . 135</p> <p>Esperanto 124</p>
---	---	---

Der 6. Jahrestag des Marsches nach Rom.

Die diesjährige Feier des Marsches nach Rom hat bei völliger Abwesenheit des Publikums in Rom stattgefunden. Das Volk scheint die faschistischen Zeremonien satt zu werden.

Nach offiziellen Angaben sollen bei dieser Gelegenheit 140 000 Schuldscheine der öffentlichen Anleihe verbrannt worden sein; in finanziellen Kreisen schätzt man die Anzahl auf 45 000. So war die ganze Feier ein Schwindel. Was in Italien der Faschismus zustande bringt in bezug auf öffentliche Arbeiten, wird in jedem anderen Lande besser und schneller gemacht und ohne Aufschneiderei, wovon der Faschismus nur lebt.

Es ist denn auch kennzeichnend, dass der „Duce“ das Reden verboten hat. Nur seine eigene Botschaft durfte verlesen werden.

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS

Ausführung der Kongressbeschlüsse.

In Ausführung des Stockholmer Kongressbeschlusses über die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten für Eisen- und Strassenbahner und Kraftfahrer wandten wir uns an das Internationale Arbeitsamt.

Dieses teilt uns nun mit, „dass das Uebereinkommen bezüglich Einschränkung des Arbeitstages auf acht und der Arbeitswoche auf achtundvierzig Stunden in industriellen Unternehmungen, welches durch die Internationale Arbeitskonferenz in Washington im Jahre 1919 angenommen wurde, auch auf obengenannte Arbeiterkategorien Anwendung findet. Artikel 1 dieses Uebereinkommens sieht auch tatsächlich vor:

„Bei der Durchführung vorliegenden Abkommens sind unter „Industriellen Unternehmungen“ vornehmlich zu verstehen:

d) Personen- oder Gütertransport auf Strassen, Eisenbahnen, See- oder Binnenschiffahrtswegen; sind mit einbegriffen die Handhabung der Güter in den Docks, Bühnen, Werften und Niederlagen, ausgenommen der Transport bei Hand.

Die Verordnungen betreffs Transport auf See- und Binnenschiffahrtswegen werden in einer speziellen Arbeitskonferenz für Seeleute und Flussschiffer festgestellt.

Die Worte „Personen- oder Gütertransport auf Strassen, Eisenbahnen . . .“ lassen keinen Zweifel darüber, dass das Eisen- und Strassenbahnpersonal und die Kraftwagenführer in den Anwendungsbereich des Uebereinkommens fallen und dass die Arbeitszeitregelung in denjenigen Staaten, welche dieses Uebereinkommen ratifiziert haben, auf diese Arbeiterkategorien angewandt werden muss. Daraus folgt, dass, soweit der erste Teil der von Ihnen gestellten Frage in Betracht kommt, schon jetzt internationale Bestimmungen über die Arbeitszeitregelung der Transportarbeiter zu Lande bestehen und die Anwendung dieser Bestimmungen hängt von der Ratifizierung des Uebereinkommens ab.“

Auf die Frage bezüglich der Vereinheitlichung nationaler Regelungen für die betreffenden drei Gruppen antwortet das Arbeitsamt folgendes:

„Nach Ansicht des Amtes hängt die Möglichkeit einer solchen Aktion in hohem Masse ab von der Ratifizierung des Arbeitszeitabkommens. Obgleich das Abkommen den Staaten einen ziemlich grossen Spielraum in der Wahl der Arbeitsordnung lässt, ist es sehr wahrscheinlich, dass wenn die Konvention durch die wichtigsten Industriestaaten ratifiziert worden wäre, ein Vergleich der Anwendungsverfahren zu einer gewissen Einheitlichkeit der Regelungen für ein und dieselben Arbeiterkategorien in den verschiedenen Ländern geführt hätte. Ich habe die feste Hoffnung, dass dieses Resultat durch die Zunahme der Ratifizierungen erreicht werden kann.“

Das Problem der Arbeitszeitregelung in den Transport- und Verkehrsunternehmungen hat übrigens das Internationale Arbeitsamt bereits beschäftigt. Seine Aufmerksamkeit ist vom Verwaltungsrat — gerade im Hinblick auf die Schwierigkeiten bei der Ratifizierung der Achtstundentagkonvention — auf die Zweckmässigkeit eines vergleichweisen Studiums der Arbeitszeitregelungen in dieser Industrie (Eisenbahnen und Kraftwagenverkehr) gelenkt worden. Eine Erhebung darüber ist zur Zeit im Gange und ich glaube, in der Lage zu sein, sie im Laufe des nächsten Jahres veröffentlichen zu können im Anschluss an das vergleichsweise Studium über die Arbeitszeit in der Industrie, welches in den Nummern Juli bis Oktober 1928 der Internationalen Rundschau der Arbeit erschienen ist.“

Abzeichen der I. T. F.

Verschiedene Organisationen brachten in ihrem Verbandsblatt eine Abbildung unserer Abzeichen, worauf alsbald auch Bestellungen eingingen.

Wir verlassen uns darauf, dass alle Redaktionen der Verbandszeitungen mithelfen werden, das Abzeichen den Mitgliedern als Symbol der internationalen Einheit bekanntzumachen und unter ihnen zu propagieren.

Organisation des Luftverkehrspersonals.

Die angeschlossenen Verbände erhielten ein Rundschreiben betreffend das Luftverkehrspersonal. Wir hoffen, bald dessen gute Resultate feststellen zu können.

Mahnung.

Verschiedene Organisationen beantworteten noch nicht unsere zur Ausführung der Stockholmer Beschlüsse im September d. J. ausgeschickten Rundschreiben über folgende Fragen:

- Beirat für die Eisenbahnersektion;
 - Entsendung von Organisationsvertretern zum Internationalen Eisenbahn-Kongress 1930 in Madrid;
 - Zusammenarbeit der Transportmittel;
 - Entwicklung des Strassenverkehrs;
 - Propaganda für Esperanto.
- Wir sehen den Antworten nunmehr entgegen.

Eingegangene Beiträge.

- Vom belgischen Verband der Eisenbahner, des Post-, Telegraphen-, Telephon- etc.-Personals Fl. 1 506.58
- Vom Eisenbahner-Verband in Niederländisch-Indien . . . 159.78

Adressen- und Namensänderung.

Adresse und Name der bisherigen *Union des Travailleurs et Charretiers des Ports de Roumanie, rue Galati 68. Braila*, lauten künftig: *Union des Ouvriers de Ports et de Transports de Roumanie, Rue Sf. Ionica 10, Bucarest, I.*



Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

DEUTSCHLAND.

II.

Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Vor dem Kriege warfen die deutschen Bahnen einen jährlichen Ueberschuss von einer Milliarde Mark ab. Das Jahrzehnt 1914—1923 lässt sich mit keiner vorherigen oder späteren Periode vergleichen. Der Krieg stellte die deutschen Eisenbahnen vor ungeheure Aufgaben, die mit schlechtem Material und in jeder Hinsicht unzulänglichem Personal bewältigt werden mussten. Die Gebietsabtretungen verkleinerten das Netz. Ferner wurden die Betriebsmittel um 5000 Lokomotiven und 150 000 Fahrzeuge verringert, die an die Siegermächte ausgeliefert werden mussten.

In die Inflationszeit fiel die Finanzierung von Neubauten und Neuanschaffungen. Der Anteil der auf das Konto der Hebung des Unternehmens durch technische Verbesserungen und auf die Inflation zu schreiben ist, lässt sich daher schwerlich feststellen. Hinzu kommt, dass in die ersten Tage des Jahres 1923 die Ruhrbesetzung fällt; die ertragreichsten Strecken wurden von der französischen und belgischen Militärverwaltung in Betrieb genommen. Die Unstetigkeit der Eisenbahnwirtschaft erhellt aus folgenden Betriebskoeffizienten :

	Prozentuales Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen
1913 Deutsche Staatsbahnen	71.28
1919 Preussisch-Hessische Bahnen (Betriebslänge 75 % der gesamten Eisenbahnen Deutschlands)	154.24
April 1920—März 1921 Reichsbahnen.	172.80
„ 1921—März 1922 „	108.53
„ 1922—Dez. 1922 „	97.36
Januar—März 1923 „	110.—
April—Oktober 1923 „	474.58
1924 „	82.53

Die im Oktober 1924 errichtete Deutsche Reichsbahngesellschaft verbucht folgende Betriebsergebnisse (die Zahlen über 1913 beziehen sich auf die damals in den heutigen Grenzen Deutschlands vorhandenen Eisenbahnen):

Jahr	Einnahmen (in Millionen Mark)	Ausgaben	Ueberschuss	Davon an den Reparationsagenten abgeführt	Betriebskoeffizient
1913	3 057,7	2 205,2	852,5	—	72,12 %
1925	4 669,0	3 774,8	694,2	332,7	85,13 %
1926	4 540,8	3 680,6	860,2	574,3	81,06 %
1927	5 039,3	4 158,8	880,5	590,5	82,53 %

Diese Ueberschüsse müssen noch gesteigert werden aus zwei Gründen. Ab 1. September 1927 sind 660 Millionen jährlich an den Reparationsagenten abzuführen. Sodann will die Reichsbahngesellschaft sich eine beträchtliche flüssige Reserve schaffen, die nach dem deutschen Handelsrecht 10 % des Anlagekapitals betragen soll.

Infolge der Bestimmungen des Dawes-Gutachtens sind die unentgeltlichen oder unter Selbstkostenpreis verrichteten Leistungen der Eisenbahnen für Post-, Zoll-, Militär- und andere Verwaltungen, in Fortfall gekommen.

Auf Schienenwegen und Wasserstrassen — unter gewissen Voraussetzungen auch auf Landstrassen — sind die beförderten Personen und Güter verkehrssteuerepflichtig. Die Verkehrssteuer besteht in einem Zuschlag zum Beförderungspreis. Dieser beträgt 12, 14 und 16 % für die III., bezw. II. und I. Klasse im Personenverkehr, 12 % im Güterverkehr und 7 % im Frachtverkehr. Kohlenfrachten sind von der Steuer befreit.

Die obengenannten 660 Millionen stellen den Zinsen- und Tilgungsdienst zugunsten der Reparationen dar; die 290 Millionen gehen der Staatskasse verlustig.

Das Verhältnis der Personalausgaben : Gehälter, Löhne, Pensionen, Wartegelder, Hinterbliebenenfürsorge und „verschiedene“ Personalausgaben (durchschnittlich 12,5 % der Personalausgaben der drei letzten Jahre) zu den Betriebseinnahmen und Ausgaben ist folgendes :

1913	44,15 % der Einnahmen	61,23 % der Ausgaben
1925	43,05 % „ „	50,57 % „ „
1926	44,29 % „ „	54,54 % „ „
1927	41,46 % „ „	50,24 % „ „

In dem Geschäftsbericht der Reichsbahngesellschaft für 1927 wird behauptet, dass noch eine halbe Milliarde Mark Personalausgaben unter Materialausgaben (Werkstättenarbeiter) verbucht sind und dass somit die Personalausgaben 62 % der Gesamtausgaben darstellen. Erwähnt muss noch werden, dass die Lasten an Pensionen und Wartegeldern durch den Personalabbau besonders schwer ins Gewicht fielen.

Der Anteil des Personals am Einkommen der Reichsbahngesellschaft ist folglich heute niedriger als sein Anteil von 1913. Dabei wurden vor dem Kriege ebensogut wie heute die Ueberschüsse der Eisenbahnen zu allgemeinen Staatszwecken verwendet.

Die Konkurrenz des Luft- und Kraftverkehrs.

Der Kommissar der deutschen Eisenbahnen Lerverve sagt darüber in seinem Bericht über das Jahr 1927 an die Reparationskommission folgendes :

„Das Interesse des Publikums wendet sich vielmehr den anderen Verkehrsmitteln zu, welche nicht, wie die Eisenbahnen, ihre volle Entwicklung erreicht haben. Während der Personenverkehr auf dem Schienenwege merklich zurückging zwischen 1925 und 1927, stieg die Anzahl der durch den Kraftwagenverkehr der Post und der wichtigsten Gesellschaften beförderten Reisenden auf das Doppelte, die per Flugzeug beförderten Reisenden auf das Dreifache. Möglich ist, dass Verkehrsverbesserungen auf der Reichsbahn, im Verein mit gewissen Tarifreformen, die Abwanderung der Reisenden nach den anderen Verkehrsmitteln teilweise aufhalten können. Jedoch scheint es, dass die Konkurrenz, welche diese Verkehrsmittel auf den Schienenweg ausüben, stets wachsen wird.“

„ . . . Die Anzahl der Lastwagen und Autos ist in den letzten Jahren äusserst rasch gestiegen : von 193 000 Fahrzeugen in 1924 auf 369 000 in 1927, eine Zunahme von 91 % . . . Die Verwendung von Lastautos wird in Deutschland besonders begünstigt durch die grosse Zusammenballung der Industrie in gewissen Gegenden, wie im Ruhrgebiet und in Sachsen, und die bedeutenden Transporte auf kurzen Strecken, die sich daraus ergeben.“

Die deutsche Postverwaltung verfügte Ende 1927

über 2869 Kraftfahrzeuge. Folgende Ziffern illustrieren die Entwicklung des Kraftverkehrs der Post:

	1924	1927	Zunahme
Länge der Verkehrslinien. . .	10 547 Km	31 516	197 %
Millionen Wagen-Kilometer. . .	10,1	47,3	368 %
Beförderte Reisende (in Tausend)	8 507	48 500	470 %

Obschon zwischen der Reichsbahngesellschaft und der Reichspostverwaltung Verhandlungen geführt wurden, um Konkurrenz auszuschalten, wird doch angenommen, dass der Eisenbahnverkehr noch allenthalben durch die Postkraftwagen beeinträchtigt wird.

Das nächstwichtigste Kraftverkehrsunternehmen ist die *Kraftverkehr Deutschland G.m.b.H.*, ein Konsortium von 17 Gesellschaften. Im Jahre 1927 hatte dieses Konsortium einen Fahrzeugpark von 972 Omnibussen und 742 Lastwagen. Die Leistungen betragen im Jahre 1927:

26,03 Mill. Omnibus-Kilometer, d. i. 38 % mehr als in 1926.

8,88 Mill. Lastwagen-Kilometer, d. i. 37 % mehr als in 1926.

49,28 Mill. beförderte Reisende, d. i. 52 % mehr als in 1926.

(Fortsetzung folgt.)

Der Arbeitgeber-Kongress in Madrid.

Meinungsausserungen des Personals.

Einem Artikel im „Weekblad“, dem Organ des holländischen Eisen- und Strassenbahner-Verbandes, entnehmen wir folgende Ausführungen über den Madrider Kongress:

„Wenn man vom Personal für einen flotten und rentablen Betrieb Mitarbeit verlangt, muss man es auch zur Geltung kommen lassen bei den dazu zu treffenden Massnahmen.

Man scheint nie zur Erkenntnis der Richtigkeit der einfachen und auf der Hand liegenden psychologischen Wahrheit gelangen zu können, dass sich jemand viel mehr für die Massnahmen verantwortlich fühlt, bei deren Zustandekommen er selbst mitgewirkt hat, als für die einseitig von oben herab diktierten.

Wenn man nur einigermaßen verfolgt hätte, was z. B. unsere Organisation tut, um bei den Mitgliedern Interesse für den Betrieb und dessen Probleme (tram-dispatching, automatisches Blocksystem, Kunze-Knorr-Bremse, Elektrifizierung, unsere technische Monatszeitung, unsere Kurse etc.) zu erwecken, dann könnte die Regierung nicht einfach mit einer abweisenden Handbewegung sagen: Das geht Euch nichts an, was man in Madrid bespricht und beschliesst.

Schliesslich wird man doch erkennen müssen, dass das Personal und seine Organe nicht mehr bloss die Ausführenden der Befehle sind, die in oberster Instanz zurechtgebodelt werden, sondern dass sie auch darauf einen Einfluss haben können und sollen.

Dies bedeutete also die Uebertragung von einem Stückchen Macht und Einfluss.

Die Regierung hat nun lange genug auf die Vorrechte der Direktionen Rücksicht genommen. Da diese Vorrechte sich aber auch auf wichtige Personalfragen erstrecken, besteht keine Veranlassung mehr, sie länger aufrecht zu erhalten.“

Das Organ des holländischen Eisenbahnbeamtenbundes erinnert an die Entschliessung unseres Stockholmer Kongresses und lässt sich dann in folgender Weise aus:

„Auf den internationalen Eisenbahnkongressen werden eine Reihe von Fragen behandelt, welche die

Interessen des Personals unmittelbar berühren. . . Es ist zu wünschen, dass diese Besprechungen in einer Umgebung stattfinden, wo auch die Stimme des Personals gehört wird. Die Anwesenheit von Personalvertretern wir die Gewähr dafür bieten, dass den Interessen des Personals, mehr als dies bisher der Fall war, Rechnung getragen wird.

Mehr als bisher wird es sich darum drehen, was wünschenswert ist und nicht, was möglich ist. Selbst wenn nicht auf jedem Kongresse das Personal berührende Fragen behandelt werden sollten, wäre es dennoch wünschenswert, dass Vertreter des Personals anwesend sind.

Das Personal ist der wichtigste Faktor beim Eisenbahnbetrieb und es spielt in der ganzen Organisation des Eisenbahnbetriebes eine solche Rolle, dass es auf internationalen Eisenbahnkongressen nicht abwesend sein kann, noch darf.

Es ist nicht unwahrscheinlich, dass unsere Arbeitgeber diese Ansicht noch nicht teilen. Sie können behaupten, dass alles immer gut ohne Personalvertreter gegangen ist.

Wir haben nicht das Recht, dies zu bestreiten, können aber die Frage stellen, ob es nicht möglich ist, dass es mit Personalvertretern *besser* gegangen wäre.

National und international muss darnach gestrebt werden.“

Die Vorbildung der Lokomotivführer.

Schweiz und Belgien.

Die Rekrutierung des Lokomotivpersonals erfolgt in der Schweiz und in Belgien nach zwei einander entgegengesetzten Grundsätzen. In der Schweiz wird von den Bewerbern für die Lokomotivbeamtenlaufbahn eine regelrechte Ausbildung als Schlosser oder Mechaniker gefordert. Die Lehre ist gesetzlich geregelt und dauert 3½—4 Jahre. Gewöhnlich haben die Anwärter Mittelschulbildung. Fahrdienstwärter müssen ferner nachweisen, dass sie mindestens ein Jahr in der Montageabteilung einer Lokomotivbauwerkstätte oder in einer Betriebs- oder Reparaturwerkstätte der Bundesbahnen selbst gearbeitet haben. Bei der elektrischen Zugförderung wird dieses Jahr geteilt: ein halbes Jahr Betätigung im Lokomotivbau und ein halbes Jahr in einer Elektromaschinenfabrik.

Bevor der Bewerber zum Fahrdienst zugelassen wird, hat er sich über seine Fähigkeiten durch eine Prüfung auszuweisen. Erst nach bestandener Prüfung wird er als provisorischer Heizer verwendet.

Bedingung für die Zulassung zum Heizerdienst in Belgien ist, dass die Bewerber in der „Metall- oder Holzindustrie beruflich tätig waren, lesen, schreiben, in den vier Grundrechnungsarten rechnen können, und die Masse und Gewichte kennen.“

In der Praxis wird die Beschäftigung als Lokomotivputzer als berufliche Betätigung in der Metallindustrie betrachtet. Ueber die Rekrutierung der Lokomotivführer sagt die Vorschrift:

„Zur Besetzung der Lokomotivführerstellen werden periodische Prüfungen abgehalten, an denen die Heizer in dem Bezirk, wo diese Stellen zu besetzen sind, teilnehmen können; das Prüfungsergebnis *)

*) Das Prüfungsergebnis wird nicht in Noten (gut, sehr gut usw.) ausgedrückt, sondern in Punkten (75/100, 90/100 usw.). Die Punktzahl allein bestimmt die Reihenfolge der Eintragung in die Bewerberliste. An der Prüfung können alle Heizer teilnehmen. Kein Bewerber wird ernannt, bevor nicht alle Bewerber, die eine frühere Prüfung bestanden haben, ernannt sind, es sei denn, dass solche wegen einer damit verbundenen Versetzung auf die Ernennung verzichtet haben.

bestimmt die Reihenfolge der Ernennungen, entsprechend den frei werdenden Stellen.“

In Belgien trifft die Eisenbahnverwaltung im Gegensatz zu der Schweiz, wo man allmählich davon abkommt, Vorbereitungen zur grundsätzlichen Einführung der handwerk-mässigen Vorbildung.

Bisher kannte man in der Schweiz nur eine Klasse Lokomotivbeamten, während jetzt zwei Klassen Lokomotivdienst mit zwei Klassen Lokomotivbeamten bestehen. Die I. Klasse ist für den Liniendienst, die II. Klasse für den Rangierdienst gedacht. Die Lehre soll in Zukunft nur noch für das Personal I. Klasse vorgeschrieben werden. Für das Personal der II. Klasse kämen Anwärter ohne Lehre in Frage. Heute ist das noch Theorie, denn die Verwaltung muss noch zahlreiche vorhandene Anwärter mit zurückgelegter Lehrzeit befördern, ehe sie an die Einstellung von Leuten ohne diese Vorbildung denken kann. Nichtsdestoweniger sind in der provisorischen Besoldungsordnung Lokomotivführer und Heizer (bezw. Beimänner) II. Klasse vorgesehen, und selbst Anwärter mit Berufslehre werden zu Führern oder Heizern II. Klasse ernannt. Die Gewerkschaft, welche starken Einfluss hat, vermochte durchzusetzen dass die Ernennung zum Führer oder Heizer I. Klasse automatisch nach drei Jahren erfolgt.

Hier liegt keine unmittelbare Gefahr der Lohn-drückerei durch Nichtberufsleute vor, da noch sehr viele Anwärter mit Lehrzeit auf Anstellung warten. In ein oder zwei Jahrzehnten ist jedoch mit dieser Gefahr zu rechnen. Die Verwaltung wird dann danach streben, die nicht handwerk-mässig vorgebildeten Lokomotivbeamten II. Klasse im Liniendienst zu verwenden. Durch das eigene Streben dieser Beamten dürfte der Verwaltung das Spiel leichter gemacht werden.

Allerdings können die Dinge in ein oder zwei Jahrzehnten — es sei denn, dass die Gewerkschaften inzwischen schon die Entscheidung herbeiführen können — eine andere Wendung nehmen. So steht jetzt in Belgien eine Wendung bevor. Dort hat man eine fast hundertjährige Erfahrung mit nicht handwerk-mässig vorgebildeten Lokomotivbeamten. In einem Besoldungsentwurf der Landesgesellschaft der belgischen Eisenbahnen sind auch Lokomotivführer I. und II. Klasse aufgeführt, während bisher nur eine Klasse bestand. Dazu äusserte sich der Vize-Präsident des Verwaltungsrats in der Paritätischen Kommission folgendermassen :

„Unser Entwurf ist auf der zukünftigen Betriebsorganisation aufgebaut, nicht auf der heutigen und noch weniger auf der gestrigen.

Dabei macht sich der Einfluss der Mechanisierung geltend.

Die Erhöhung der Zugkraft, neue Bremsvorrichtungen, das System der zentralen Fahrdienstleitung und andere Aenderungen in unseren Betriebsmethoden werden für das Personal Rückschläge zur Folge haben.

Schliesslich wird die Gesellschaft in Zukunft nur dann in einen höhern Dienstgrad befördern, wenn die Stelle tatsächlich offen ist, nicht auf Grund des Gesetzes über den Kopfetat sondern durch die Wirklichkeit der Funktion.“

Es ist noch nicht umschrieben worden, welches die Wirklichkeit der Funktion der Lokomotivführer I. und II. Klasse sein soll. Renier, Vorsitzender des belgischen Eisenbahnerverbandes und selbst Lokomotivführer, lässt durchblicken, dass von den Lokomotivführern I. Klasse besondere Kenntnisse verlangt werden. In Betrachtungen über die Zukunft des Lokomotivpersonals weist er auf die steigenden technischen Anforderungen im Berufe hin.

Zwangsläufig wird die Forderung besonderer Kenntnisse die Frage der Vorbildung aufrollen.

Die beiden Länder sind treffende Beispiele für die Handhabung zweier entgegengesetzter Grundsätze. Die Abweichung von ihren früheren Methoden verdient daher besondere Beachtung.

Die Automatische Kupplung vor dem Verwaltungsrat des Inter- nationalen Arbeitsamtes.

Die jüngste Sitzung des Verwaltungsrates des I.A.A. fand in Warschau statt. Sie befasste sich mit der Ausführung der Beschlüsse der diesjährigen Internationalen Arbeitskonferenz. Der Beschluss über die Einsetzung einer internationalen Kommission zur Behandlung der mit der Unfallverhütung durch Einführung der automatischen Kupplung zusammenhängenden Fragen gab Anlass zu einer Debatte, in welcher die Arbeitgeber wiederum zeigten, wie wenig Wert sie auf eine solche Kommission legen. Trotz des Beschlusses der Konferenz wollten sie die Einsetzung der Kommission abhängig machen von der Beendigung der Studien, welche die Internationale Eisenbahn-Union begonnen hat.

Die Mehrheit des Verwaltungsrates war anderer Ansicht. Die Arbeitnehmervertreter setzten sich für eine baldige Einberufung der Kommission ein.

Schliesslich beauftragte der Verwaltungsrat den Direktor des I.A.A. mit der Internationalen Eisenbahn-Union in Verbindung zu treten, ihre Aufmerksamkeit auf den Beschluss der Internationalen Arbeitskonferenz zu lenken und ihr die Absicht des Verwaltungsrates, die Kommission binnen kurzem und auf jeden Fall vor Ende 1929 einzuberufen, mitzuteilen.“

Wir hätten als äusserste Frist ein früheres Datum gewünscht. Für die Vorbereitungsarbeiten ist keineswegs dieser ganze Zeitraum notwendig. Es dürften dafür ein paar Monate genügen.

Wir geben der Hoffnung Ausdruck, dass das I.A.A. die Vorbereitungsarbeiten schnellstens zu einem Abschluss bringen möge, damit wir Ende 1929 — fast zwanzig Monate nach dem Beschluss der Konferenz — doch ein Stück weiter sein werden als heute.

Jedenfalls möchten wir nicht ein Problem, welches das Problem vieler Menschenleben und Ursache vieler Leiden ist, ein Jahr lang beiseitegeschoben wissen.

(Fortsetzung v. S. 130).

auf und am 1. August kam es zur Unterzeichnung eines Vertrages, auf Grund dessen u. a. folgende Mindestlohnsätze bewilligt wurden :

Strecken- und Bahnbau-Arbeiter : \$ 4.40 täglich; Arbeiter im Verkehrsdienst, die bisher \$ 4, \$ 4.25, \$ 4.75 und \$ 5 erhielten, werden aufgebessert auf \$ 4.52, \$ 4.80, \$ 5.10 und \$ 5.65 täglich; halbgeschulte Arbeiter erhalten statt der bisherigen \$ 4 künftig \$ 4.52 und diejenigen mit einem bisherigen Tagesverdienst von \$ 5 künftig \$ 5.65; sämtliche Facharbeiter, die seither \$ 6 und mehr verdienten, erhalten eine Aufbesserung von 10 %.



Der Streik der Strassenbahner in Rosario.

Zu den Folgen des kürzlichen Sieges der Hafenarbeiter von Rosario de Santa Fé (Republik Argentinien) gehörte die Gründung einer sehr grossen Anzahl Gewerkschaften an Orten, wo zuvor keine bestanden. Eine dieser Gewerkschaften, die *Federación Tranviarios Unidos de Rosario* (Vereinigte Strassenbahner-Föderation von Rosario), unterbreitete der örtlichen Strassenbahngesellschaft am 1. Juli, nur wenige Tage nach Gründung der Organisation, folgende Forderungen:

Einsetzung einer aus Verbandsmitgliedern zusammengesetzten Beschwerdekommision; Wiedereinstellung aller seit dem 1. Februar d. J. entlassenen Arbeiter in ihre ursprünglichen Posten, sofern ihre Entlassung nicht aus schwerwiegenden Gründen vollberechtigt war; Bevorzugung früher entlassener Arbeiter bei Anstellung neuen Personals; kein Mitglied der Föderation darf gemassregelt werden; Fortzahlung des Lohnes bei Erkrankung auf die Dauer von 45 Tagen, wie gesetzlich vorgeschrieben; Achtstundentag und 48-Stundenwoche für das ganze Personal; ein freier Tag wöchentlich ohne Abzug vom Lohn für das ganze Personal; 50 % Zuschlag für die ersten zwei Ueberstunden und 100 % für die darüber hinausgehende Zeit; Beschränkung der obligatorischen Ueberzeitarbeit auf die absolut notwendigen Fälle; sollte infolge Arbeitsmangel die Entlassung von Angestellten notwendig werden, so hat dies genau nach dem Dienstalter zu geschehen; bei Neueinstellung von Personal muss die selbe Regel Anwendung finden, jedoch in umgekehrter Ordnung; festes Arbeitsverhältnis für alle Angestellten nach einer Dienstzeit von mehr als sechs Monaten; Führern und Schaffnern muss nach sechsmonatiger Dienstzeit ein festes Monatsgehalt von \$ 160 (argent. Währung) gezahlt werden; allen Angestellten, welche eine Kautions zu stellen haben, ist diese zu dem von der Sparkasse der Staatsbank gezahlten Zinsfluss zu verzinsen; Mindestlohn von \$ 7.50 täglich für erstklassige Handwerker in den Werkstätten; Mindestlohn von \$ 4.60 täglich für halbgeschulte Arbeiter und Gehilfen in Werkstätten; 10 %ige Lohnaufbesserung alle fünf Jahre.

Da die Gesellschaft, welche anscheinend auf Anweisungen ihres Hauptbüros in Brüssel wartete, der Gewerkschaft keine Antwort erteilte, wurde am 3. Juli ein Streik proklamiert, der gleich von Anfang an allgemein war. Erst am 9. Juli lief die Anweisung des belgischen Verwaltungsrates ein, die Forderungen abzulehnen.

Der 12. Juli brachte das ziemlich ungewöhnliche Schauspiel eines Generalstreiks der Arbeitgeber. Der kürzliche Triumph der Docker hatte zur einer wahren Streikflut, deren Höhepunkt der Strassenbahnerstreik bildete, Anlass gegeben. Die grösseren Firmen haben scharfe Unterdrückungsmassnahmen verlangt, so auch die Heranziehung von Militär. Obgleich die Behörden natürlich gegen die Arbeiter Partei ergriffen hatten, wagten sie doch nicht, zu einem solch drastischen Mittel zu greifen. Die örtliche Handelskammer ordnete deshalb, um einen Druck auf die Regierung auszuüben, an, dass alle Geschäfte auf 48 Stunden

schliessen sollten unter dem Vorwand, dass die Behörden nicht die notwendigen Garantien für die öffentliche Sicherheit geben können. Sie hatten sogar Streikposten aufgestellt. Grossisten waren gruppenweise in Automobilen über die ganze Stadt zerstreut und zwangen die Kleinhändler, ihre Läden zu schliessen und verknüpften damit die Drohung, diese Leute zu ruinieren, wenn sie dieser Aufforderung nicht nachkämen. Dies hatte zur Folge, dass auch der Unternehmerstreik allgemein war, obgleich er keine praktische Wirkung hatte.

Die Strassenbahngesellschaft, welche bisher hartnäckig abgelehnt hatte, mit den Streikenden zusammenzukommen, bemerkte am 19. Juli, dass es an der Zeit war, Verhandlungen anzubahnen und am selben Tage noch kam eine Vereinbarung zustande, laut welcher sämtliche Forderungen, abgesehen von einigen unbedeutenden Abweichungen, bewilligt wurden. Diese Vereinbarung sah eine Lohnaufbesserung von 10 % vor; kein Bediensteter sollte weniger als \$ 4.40 täglich verdienen. Der Antrag auf eine 10 %ige Lohnaufbesserung alle fünf Jahre sollte dem Verwaltungsrat unterbreitet werden.

Die Vereinbarung wurde in einer Generalversammlung der in Betracht kommenden Arbeiter besprochen und von dieser auch angenommen. Am Tage darauf gingen ihre Vertreter, wie in einem solchen Falle üblich, nach den Büros der Gesellschaft, um die Vereinbarung zu unterzeichnen. Zu ihrer grossen Ueberraschung wurde ihnen dort eröffnet, die Gesellschaft könne nicht unterzeichnen, solange sie dazu nicht vom belgischen Verwaltungsrat ermächtigt sei. Etwas später traf ein Telegramm des Rats ein mit der Mitteilung, die finanzielle Lage sei derartig, dass weder eine Lohnaufbesserung gewährt, noch irgend ein Vertrag unterschrieben werden könne. Der Umstand, dass die für die gewöhnlichen Aktien ausgeschüttete Dividende in den letzten Jahren nie weniger als 26 % betragen hat, zeigt, welchen Wert man dieser Ausflucht beimessen kann.

Durch diese offensichtliche Unwahrhaftigkeit der Gesellschaft kehrte sich die öffentliche Meinung den Streikenden zu und da der Strassenbahndienst in der Stadt seit drei Wochen eingestellt war, beschloss der Gemeinderat, einzugreifen. Die Strassenbahngesellschaft sah darin zweifelsohne eine Gelegenheit zu einem Gegenangriff und bot eine 10 %ige Lohnerhöhung (ohne jedoch irgend einen Vertrag zu unterzeichnen oder eine der übrigen Forderungen zu bewilligen) an, für den Fall, dass der Gemeinderat darin einwillige, dass die 8 % der Bruttoeinnahmen, welche die Gesellschaft auf Grund der Konzessionsbedingungen zu zahlen hat, auf 4 % herabgesetzt werden. Dieses kleine Manöver missglückte und am 24. Juli setzte der Gemeinderat der Gesellschaft eine 48stündige Frist, innerhalb welcher sie den Dienst aufzunehmen habe, mit der Drohung, er werde andernfalls die Strassenbahn übernehmen und sie selbst betreiben.

Da die Gesellschaft kein Personal hatte, konnte sie der Aufforderung auch nicht Folge leisten. Am 30. Juli erliess der Rat eine Verordnung, wodurch die Gemeinde zur vorübergehenden Uebernahme der Strassenbahn und zur Eröffnung des Strassenbahnbetriebs mit dem selben Personal, das vor Ausbruch des Konfliktes bei der Gesellschaft beschäftigt war, ermächtigt wurde und sie beauftragte, mit diesem Personal eine Vereinbarung über die Arbeitsbedingungen abzuschliessen. Am Tage darauf wurde ein Verwaltungsausschuss ernannt, welcher den Dienst zu übernehmen hatte.

Da das Spiel offenbar zu Ende war, nahm die Strassenbahngesellschaft die Verhandlungen wieder

(Fortsetzung s. S. 129).

Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

HOLLAND.

Allgemeines.

In Holland gibt es ausser dem Gesetz über die Eisenbahnen ein Gesetz, unter welches ausschliesslich die Kleinbahnen fallen. (Unter Kleinbahnen sind interkommunale Bahnen zu verstehen, die mit einer Geschwindigkeit von nicht weniger als 45 und nicht mehr als 60 km in der Stunde fahren. Beträgt die Geschwindigkeitsgrenze 45 km in der Stunde, so ist das betreffende Unternehmen als Strassenbahn im Sinne des Gesetzes zu betrachten, auch wenn es interkommunale Linien betreibt).

Ein allgemeines, den Strassenbahnbetrieb regelndes Gesetz besteht nicht; in den Polizeiverordnungen der verschiedenen Städte sind allerdings diesbezügliche Vorschriften enthalten.

Dem Strassen- und Kleinbahnpersonal steht im Gegensatz zu dem Eisenbahnpersonal, dem jegliche Streikbewegung gesetzlich untersagt ist, das Streikrecht zu, sofern es nicht in direktem Dienst kommunaler oder öffentlich-rechtlicher Betriebe steht.

Zum Bau und Betrieb einer Kleinbahn ist eine staatliche Konzession erforderlich; handelt es sich um eine Strassenbahn, so ist für die Konzessionserteilung diejenige Gemeinde zuständig, auf deren Boden der Betrieb eingerichtet werden soll.

Ueber die Kilometerlänge der verschiedenen Unternehmen geben folgende Zahlen Aufschluss:

Kleinbahnen	2 670 km
Kommunale Strassenbahnen	160 km
Private Strassenbahngesellschaften	149 km
insgesamt	2 978 km

Die gewerkschaftliche Organisation.

Mit der Organisierung des Kleinbahnpersonals, u. zw. sowohl des Fahr-, als auch des Werkstätten- und Büropersonals befasst sich der Holländische Verband der Eisen- und Strassenbahner. Ferner organisiert dieser Verband das bei privaten Gesellschaften oder bei Gemeinden in der Form von Aktiengesellschaften (z. B. im Haag) beschäftigte Personal. Betreibt eine Gemeinde den Strassenbahnbetrieb direkt, so ist für das Fahr- und Werkstättenpersonal der Verband der Arbeiter in öffentlichen Betrieben, für das Aufsichts- und Büropersonal der Beamtenverband zuständig.

In Wirklichkeit ist es jedoch für diese Verbände schwer, die Strassenbahner zu organisieren. Während der Eisen- und Strassenbahnerverband in Rotterdam und im Haag ungefähr 70 % des Personals organisieren konnte, umfasst der Beamtenverband für die Ortsgruppe Amsterdam nur 12 % des Strassenbahnpersonals.

Ausser der freien Gewerkschaft der Eisen- und Strassenbahnbediensteten besteht noch eine katholische und eine protestantische Organisation; das Verhältnis zwischen den in diesen drei Verbänden organisierten ist aus folgenden Prozentsätzen ersichtlich: freie Gewerkschaft (der I.T.F. angeschlossen) 72,3 %, katholische Organisation 21,8 %, protestantische Organisation 5,9 %.

Betreiben Strassen- oder Kleinbahnunternehmen auch Omnibusverkehr, so wird das Personal dieser Omnibusse in den selben für die Strassenbahner zuständigen Gewerkschaften organisiert.

Arbeitsrecht und soziale Gesetzgebung.

A. Arbeitsrecht.

Eine besondere Gesetzgebung für die Arbeiter in gewissen Industrien besteht nicht. Die Strassenbahner

unterstehen den selben Gesetzen wie die gewerblichen Arbeiter, so dem Unfallgesetz, dem Gesetz über die Betriebssicherheit und dem Gesetz über den Arbeitsvertrag.

Dies trifft jedoch nicht ganz auf das Kleinbahnpersonal zu, auf welches das letzte der angeführten Gesetze keine Anwendung findet. Seine rechtliche Stellung wird vielmehr durch die Konzession geregelt, welche jedes Kleinbahnunternehmen vor Aufnahme des Betriebes einzuholen gezwungen ist. In den Konzessionsbedingungen wird das Unternehmen verpflichtet, die Regelung der Arbeitsbedingungen des Personals dem Minister zur Genehmigung vorzulegen. Wird ein diesbezüglicher Antrag beim Minister nicht gestellt, so hat dieser das Recht, die Bedingungen selbst festzusetzen. Die Regelung muss folgende Punkte umfassen:

- a) Anstellungsbedingungen, Beförderung, jährlicher Urlaub, Krankengeld, Strafen, Entschädigung bei Entlassung, Schaffung eines Schiedsgerichtes für Disziplinarstrafen und Straffentlassungen;
- b) Lohnsätze.

Die Konzession erlegt den Gesellschaften ferner die Verpflichtung auf, eine Pensionsregelung für ihr Personal zu schaffen. In der Praxis halten sich die Gesellschaften nicht immer an die Konzessionsvorschriften.

Die unter a) angeführten Bedingungen sind im allgemeinen für das Kleinbahnpersonal günstiger als für die Arbeiter in der Privatindustrie; was die Lohnsätze betrifft, so entsprechen sie gewöhnlich den ortsüblichen Löhnen.

In Streitfällen wegen Auslegung der Bestimmungen über das Lohn- und Arbeitsverhältnis kann der Minister eine Entscheidung treffen; Streitsachen können aber auch vor den gewöhnlichen Gerichten ausgetragen werden. Letzteres Verfahren ist jedoch in Holland bisher noch nicht angewandt worden, weil das Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnis in Holland kostenlos ist und die Entscheidungen ziemlich schnell gefällt werden, da es sich meistens um einfache Fälle handelt.

B. Soziale Gesetzgebung.

Arbeitszeit.

Das Kleinbahnpersonal fällt, mit Ausnahme der Arbeiter in bestimmten Werkstätten, nicht unter das Arbeitszeitgesetz. Seine Arbeitszeit ist durch Ministerialerlass geregelt. Die Höchstarbeitszeit beträgt:

für Lokomotivführer	114 Stunden in 14 Tagen;
„ Schaffner	120 „ „ „ „
„ Werkstättenpersonal	100 „ „ „ „
„ Stationspersonal	120 „ „ „ „
„ Streckenpersonal	128 „ „ „ „
„ Büropersonal	128 „ „ „ „

Kurze Essenspausen, die zwischen 9 Uhr abends und 9 Uhr morgens gewährt werden, gelten als Dienstzeit, desgleichen alle Dienstunterbrechungen von weniger als halbstündiger Dauer, die nicht am Wohnort eines Bediensteten verbracht werden können.

Freie Tage.

Das Personal hat auf 52 freie Tage jährlich (wovon mindestens 12 auf einen Sonntag fallen müssen) oder auf 56 freie Tage (wovon 8 auf einen Sonntag fallen müssen) Anspruch. Die Dauer der freien Tage muss mindestens 30 Stunden, wovon 22 in einen 24stündigen Tag fallen, betragen.

Es besteht keine Bestimmung, welche ein Höchstmass für die Stunden festsetzt, während welcher das Kleinbahnpersonal ohne Einräumung einer Ruhepause zu arbeiten gezwungen werden könnte. Es wird lediglich vorgeschrieben, dass dem Personal zur Einnahme der Mahlzeiten kurze Pausen gewährt werden müssen.

Wie bereits oben erwähnt, unterstehen die Strassen-

Der australische Hafentarbeiterkonflikt.

Seit Anfang September besteht in den australischen Häfen ein Arbeitskonflikt von weitreichender Bedeutung. Der Kampf wurde heraufbeschoren durch die Unternehmer, welche seit November 1927 die Einführung eines halbtägigen Schichtensystems forderten. Nachdem das Bundesschiedsgericht einen für die Arbeitgeber günstigen Spruch gefällt hatte, kam es zum Ausbruch des Konfliktes. Die Arbeiter lehnten diesen Schiedsspruch ab, weil er bedeutete, dass statt nach einmaliger Anwerbung am Morgen mit nachfolgender ganztägiger Arbeit sie sich am Nachmittag erneut auf den Arbeitsvergebungsstellen einfinden müssten, um Arbeitsgelegenheit abzuwarten. Die *Waterside Workers' Federation* (Hafentarbeiter-Verband) beschloss, die Arbeiter zu unterstützen und erklärte den Streik. Damit wurde aber der Fall viel komplizierter, denn die Nichtanerkennung des Schiedsspruches bedeutete die Anfechtung des verwickelten Zwangsschlichtungsverfahrens welches in Australien zur Beilegung von Arbeitsstreitigkeiten eingeführt worden ist und auf Grund dessen Schiedssprüche wie der hier in Frage kommende bindend sind. Die Regierung, welche gemäss dem Strafgesetz und dem Schlichtungsgesetz in seiner neuen Fassung — dasselbe wurde im Hinblick auf die jetzige Lage geändert — in solchen Fällen weitgehende Befugnisse hat, machte diese Frage zu einer grundsätzlichen, und die Unternehmer waren selbstverständlich samt und sonders für Gesetz und Ordnung. Die Gegenseite war der Föderation so überlegen, dass diese gezwungen war, den Streik aufzuheben. Sie hatte aber die Rechnung ohne die Ortsgruppen gemacht, denn viele dieser haben beschlossen, den Kampf fortzusetzen. Die Lage schien etwas verwirrt. Während in manchen Häfen die Leute erbittert kämpften und bisweilen von den Seeleuten oder anderen Gruppen durch Solidaritätsaktionen unterstützt wurden, waren sie in anderen weniger standhaft und schliesslich waren in gewissen Orten die Leute sogar gewillt, die Arbeit zu den von den Unternehmern gestellten Bedingungen wieder aufzunehmen.

Als die Föderation dadurch die Kontrolle über ihre Mitglieder verlor, waren Regierung und Arbeitgeber schnell bei der Hand, um die Lage für sich auszunützen. Bisher wurden bei der Vergebung der Hafentarbeiter Organisierte bevorzugt, jetzt waren aber die Dinge anders. Scheinbar auf die Aufrechterhaltung von Gesetz und Ordnung bedacht (in Wirklichkeit aber nur darauf aus, den Verband zu vernichten), gingen die Unternehmer zur massenweisen Anwerbung Arbeitswilliger über und verweigerten den gewerkschaftlich organisierten Dockern die Zuweisung von Arbeit, angeblich bis sie restlos zur Wiederaufnahme der Arbeit bereit seien.

Die Regierung hielt bei diesen Bemühungen zur Vernichtung der Gewerkschaft mit ihrer Handreichung auch nicht zurück. Das Parlament hat in aller Eile ein Anti-Transportarbeitergesetz angenommen, kraft dessen eine staatliche Registrierung der Hafentarbeiter eingeführt wurde. Dies und die Haltung der Unternehmer verschärften den Konflikt, der einem Augenblick lang sich seinem Ende zu nähern schien. Es kam zwischen den Streikenden und den Arbeitswilligen zu Zusammenstössen, die in einigen Fällen zu Verhaftungen und sogar zu Blutvergiessen führten.

Inzwischen wurde eine Konferenz der Seeleute- und anderen Transportarbeitergewerkschaften einberufen. Arbeitnehmervertreter kamen dann mit dem Premierminister zusammen und erklärten sich zur Wiederaufnahme der Arbeit gemäss dem Schiedsspruch bereit, wenn diejenigen Bestimmungen des Gesetzes, welche am meisten Anstoss geben, aufgehoben würden. Da der Premierminister jegliches Zugeständnis ablehnte und auf der strikten Einhaltung der Gesetze, einschliesslich des in Frage stehenden Gesetzes und der Schiedssprüche bestand, kehrten die Vertreter zu der Konferenz zurück, die beschloss, dass der Kampf fortgesetzt werden sollte.

Es ist auch die Möglichkeit erwogen worden, vor den höchsten Gerichtshof zu gehen, um eine Verfügung dahin zu erwirken, dass die Regierung an der weiteren Durchführung des Transportarbeitergesetzes, da verfassungswidrig, verhindert wird. Beim Schreiben dieser Zeilen hat es den Anschein, als ob der Streik im Abnehmen begriffen sei und die Arbeiter in den verschiedenen Häfen allmählich die Arbeit unter dem Zweischichten-System und dem Transportarbeitergesetz wieder aufnahmen.

Welches die letzten Auswirkungen dieses Konfliktes sein werden, kann noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden. Eines ist aber klar: ein Zwangsschlichtungsverfahren, wie es in Australien besteht, ist in den Händen einer reaktionären Regierung und Unternehmerklasse eine gefährliche Waffe selbst gegen eine so mächtige Gewerkschaftsbewegung wie die australische. Wenngleich sie für den Augenblick sich für besiegt erklären muss, so ist es doch zufriedenstellend, zu sehen, dass die australischen Arbeiter sich der Gefahren im heutigen System wohl bewusst sind. „The Railroad“, das Verbandsorgan des australischen Eisenbahner-Verbandes, führt hierzu

bahner dem Gesetz über die Arbeitszeit; die Bestimmungen dieses Gesetzes finden aber noch nicht auf dieselben Anwendung, mit Ausnahme der Werkstättenarbeiter. In den Strassenbahnunternehmen ist aber dank der vom Verband durchgeführten Aktion fast allgemein der Achtstundentag in Kraft.

(Wird fortgesetzt).

interessante Beweise an. In einem *Verboten!* betitelten Artikel vergleicht es die heutigen Zustände in Australien mit den Vorkriegsverhältnissen in Deutschland, wo in einer sozialistischen oder gewerkschaftlichen Zusammenkunft die Anwesenheit eines Schutzmannes, welcher die Befugnis hatte, eine solche Versammlung nach seinem Gutdünken aufzuheben oder über Reden, welche sich auf den Kaiser oder die Kaiserliche Regierung bezogen, Bericht zu erstatten, etwas ganz gewöhnliches war. In dem Artikel heisst es noch u. a.: „Der sorgfältig ausgearbeiteten industriellen Gesetzgebung, welche in den australischen Bundesstaaten in Kraft gesetzt wurde, ist als ein Triumph für die organisierte Arbeiterschaft zugejubelt worden, aber diese selbe Waffe, welche auf Betreiben der Gewerkschaften geschmiedet wurde, ist nun zu einem äusserst wirksamen Mittel für die Unternehmerklasse geworden... Ein Schiedsrichter kann den lächerlichsten Befehl herausgeben, den Arbeiter zu befolgen haben, und dazu ist er vor jeder Kritik sicher.“

Belgischer Transportarbeiter-Kongress.

Der belgische Transportarbeiter-Verband hielt am 15. und 16. September in Brügge seinen zweijährlichen Kongress ab. Ausser den fünf Vorstandsmitgliedern waren anwesend 48 Delegierte der Ortsgruppen, eine Reihe von Gästen, worunter Edo Fimmen, Sekretär der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Kollege H. van Eyken führte den Vorsitz. In seiner Eröffnungsansprache entbot er den Delegierten der Sektion der Berufskraftfahrer, welche zum ersten Mal auf einem Verbandskongress vertreten waren, einen besonderen Willkommensgruss.

Sekretär Mahlman ergriff darauf das Wort zum Tätigkeitsbericht. 1926 erfolgte der Zusammenbruch der belgischen Währung, die darnach auf Fr. 175 für ein Pfund Sterling stabilisiert wurde. Zieht man die darauf eingetretenen chaotischen Zustände des Landes in Betracht, so hat der Verband allen Grund, auf seine Leistungen in den beiden verflossenen Jahren stolz zu sein. Wie die untenstehenden Zahlen über die Mitgliederbewegung zeigen, konnte er den früheren Stand trotz der grossen Schwierigkeiten nicht nur beibehalten, sondern sogar erhöhen:

Jahr	Mitgliederbestand am 31. Dezember
1923	23 130
1924	24 376
1925	23 667
1926	24 629
1927	25 812

Dieses befriedigende Resultat ist auf die Einigkeit sowohl unter den Führern als auch unter den Mitgliedern selbst zurückzuführen. Während des ganzen Kongresses wurde kein einziger Misston laut; die Besprechungen wurden in einem Geiste der Kameradschaft und Toleranz geführt und Einmütigkeit herrschte in allen wichtigen Fragen.

Grosse Bedeutung wurde dem Schutze von Leben und Gesundheit der Arbeiter im allgemeinen und der Hafentarbeiter im besonderen beigemessen. Der Kongress sprach seine Genugtuung aus über die international nach dieser Richtung erzielten Erfolge und zollte der I.T.F. dafür besondere Anerkennung.

Von den Errungenschaften des Verbandes zugunsten der Mitglieder sind u. a. erwähnenswert eine Erhöhung der Erwerbslosenunterstützungssätze, eine Befreiung der verheirateten Hafentarbeiter von der Einkommenssteuer und vor allem die Erstellung eines Erholungsheimes in Brasschaet.

Bei der Debatte wurde auch auf eine lehrreiche Lektion hingewiesen, woraus die Kollegen Hafentarbeiter gute Lehren ziehen können. Die Organisierung der belgischen Hafentarbeiter beschränkt sich hauptsächlich auf die Häfen Antwerpen und Gent. Als die Unternehmer die Forderungen der Arbeiter für zu weitgehend hielten, haben sie ihre Hafentriebe in andere, kleinere belgische Häfen verlegt, wo billiger gearbeitet werden konnte. Darauf ist an die Hafent-

Der argentinische Hafenarbeiterstreik.

Der vor kurzem von den Hafenarbeitern in Rosario de Santa Fé ausgefochtene Streik, der sich später auf andere argentinische Häfen ausdehnte, wurde durch einen kleineren, am 6. Mai erklärten Streik von Arbeitern, die mit der Handhabung von Portlandzement beschäftigt werden und auf dem Verhandlungswege keine Lohnaufbesserung erlangen konnten, verursacht. Er dehnte sich sofort auf die übrigen Döcker im Hafen aus, deren Verbände eine Lohnerhöhung von \$ 1.— (argent. Währung) für Arbeit an Land und \$ 1.50 für Arbeit an Bord forderten.

Obwohl von den 5 000 zu dieser Jahreszeit regelmässig beschäftigten Dockern nur 300 gewerkschaftlich organisiert waren, war der Streik bereits am 6. Mai allgemein geworden. An den beiden folgenden Tagen griff er auch auf die Häfen San Lorenzo und San Nicolás über. Wie gewöhnlich mengten sich die *Liga Patriótica Argentina* und die *Asociación del Trabajo* — weissgardistische Organisationen, deren Hauptaufgabe es ist, „die öffentliche Ordnung durch bewaffnete, in der Regel betrunkene Streikbrecher aufrechtzuerhalten“ — in diesen Streik ein.

Die Folge davon war, dass im Verlaufe des Kampfes ziemlich Blut geflossen ist. Am 8. Mai ermordete einer der Vertreter der *Liga Patriótica* ein Mädchen, das Flugzettel verteilte. Dies brachte die Arbeiter in grösste Erregung und am 9. Mai erklärte der Gewerkschaftsbund von Rosario einen 24stündigen Generalstreik. Dieser Streik war so generell, dass sogar die Schulen schliessen mussten und da die wenigen Strassenbahnen, welche sich auf den Strassen zeigten, bestürmt wurden, fuhren sie alsbald in ihre Hallen zurück. Gegen Mittag wurde auch der Lokalbahndienst eingestellt. Welche Erregung herrschte geht auch daraus hervor, dass der Mörder von Gefangenen, mit denen er in Untersuchungshaft war, angegriffen wurde.

Am 14. Mai erklärten die Döcker in dem grossen Hafen Santa Fé einen Sympathiestreik und späterhin reichten sie eigene Forderungen ein. Auch hier wieder ist es nicht ohne Blutvergiessen abgelaufen, was darauf zurückzuführen war, dass die Arbeitgeber bezahlte Aufhetzer in ihren Dienst stellten. Am 21. Mai taten sich die beiden miteinander rivalisierenden Ge-

arbeiter ein Aufruf ergangen, diese Taktik der Unternehmer durch engeren gewerkschaftlichen Zusammenschluss zu durchkreuzen.

Im späteren Verlauf der Verhandlungen richtete Fimmen eine Ansprache an den Kongress. Er beglückwünschte den Verband zu seiner Standhaftigkeit in den schweren Jahren, welche er hinter sich hat. Ferner erinnerte er an die internationale Solidarität, welche die Organisation im Jahre 1926 gegenüber dem englischen Transportarbeiter-Verband, der sich in einer finanziellen Notlage befand, bewiesen hatte und brachte als Vertreter der I.T.F. und ihrer angeschlossenen Organisationen seine Genugtuung darüber zum Ausdruck, dass sich ihnen anlässlich des vor kurzem in Antwerpen geführten Streiks Gelegenheit geboten hat, den Verband für diese Tat zu belohnen. Fimmen überreichte dann im Namen des Generalrats der I.T.F. eine rote Flagge, mit dem Abzeichen der I.T.F. und demjenigen des belgischen Transportarbeiter-Verbandes.

Erwähnenswert sind noch zwei Entschliessungen, welche nach ausführlicher Diskussion angenommen wurden. Die eine zielt auf intensivere Organisation der Kraftfahrer hin, die andere will den Verband auf eine mehr zentralisierte Grundlage stellen.

werkschaftskartelle von Rosario zusammen und erklärten einen 48stündigen Generalstreik. Auch diese Streikorder wurde restlos befolgt und am folgenden Tage wurde beschlossen, den Generalstreik bis zur Beilegung des Döckerkonfliktes fortzusetzen. Die Hafenarbeiter in Buenos Aires erklärten ihrerseits einen 24stündigen Sympathiestreik, während der Gewerkschaftsbund von Buenos Aires am 22. Mai zum 23. einen 48stündigen Generalstreik proklamierte.

Der Streik endete mit einem Sieg, oder vielmehr mit einer ganzen Reihe von Siegen für die Arbeiter. Am 21. Mai erklärte sich die Seeleuteföderation zu einer Vermittlung in Santa Fé erbötig, was zu einer Anerkennung des Verbandes durch die Arbeitgeber und zur Bewilligung aller Forderungen führte, mit der einzigen Einschränkung, dass die Lohnaufbesserung nur \$ 1.— täglich betragen sollte. Die Unternehmer kamen am Tage darauf auch mit den Arbeitervertretern in Rosario zusammen, wo sie die selben Zugeständnisse machten wie in Santa Fé. Das Ergebnis der Verhandlungen wurde am folgenden Tage den Streikenden unterbreitet und von diesen akzeptiert, sodass die Arbeit am 24. Mai wieder aufgenommen werden konnte.

Die Vereinbarung sah im wesentlichen folgendes vor: 1) eine allgemeine Lohnerhöhung von \$ 1.— im Tag für alle Hafenarbeiten; 2) keine Massregelung; 3) Anerkennung des Verbandes; 4) Entlassung aller Streikbrecher.

Nach Annahme dieser Bedingungen wurde der Generalstreik in Buenos Aires aufgehoben, desgleichen ein anderer, in San Fernando auf unbestimmte Zeit erklärter Generalstreik.

Die neuen Lohnsätze, welche für alle am Streik beteiligt gewesenen Häfen Geltung haben, sind (vermutlich für Arbeit an Land, da bei Beschäftigung an Bord \$ 1.— pro Tag mehr bezahlt wird) folgende:

Getreide in Säcken, Düngemittel, Portlandzement in Fässern und Knochen in Säcken	\$ 8.—
Käse, Oelkuchen, Portlandzement in Säcken, Tannin, gesalzene und getrocknete Häute, lose Knochen, Bulkladung im allgemeinen	\$ 8.50
Gips und Kohle	\$ 10.—
Sacknäher und -ausbesserer	\$ 6.—

Bei dem Streik gab es viele Gewalttätigkeiten und reichliches Blutvergiessen, wobei etwa ein Dutzend Menschen das Leben lassen mussten. Die Hauptschuld daran tragen die *Liga Patriótica* und die *Asociación del Trabajo* durch ihre herausfordernde Haltung und durch die Bereitstellung von ca. 1 000 Streikbrechern, meist Ukrainer und sonstige neu angekommene Einwanderer. Um welche Sorte Streikbrecher es sich dabei handelte, dürfte daraus erhellen, dass sie bei ihrer Rücksendung nach Buenos Aires unter Mitführung eines wahren Waffenarsenals im Zug einen frischfröhlichen Streit vom Zaune brachen, wobei zwei getötet und vier verwundet wurden.

Der Endsieg hatte indes auch Auswirkungen nach anderen Richtungen. Am Tage der Beendigung des Streiks erklärten nämlich die Hafenarbeiter von Bahía Blanca einen Sympathiestreik und beschlossen später am Tage, eigene Forderungen zu stellen. Ihr Streik endete am 13. Juni unter den selben Bedingungen wie der Streik von Rosario. Eine andere Vereinbarung lautete, dass die Inspektoren der *Liga Patriótica* und der *Asociación del Trabajo* aus dem Hafen ausgeschlossen werden.

Eine weitere Wirkung des Streikes, bezw. der Streiks war das Wiederaufleben der Gewerkschaften in der Provinz Santa Fé. Viele neue Verbände sind gegründet und alte neu aufgebaut worden. Den Strassenbahnern von Rosario gelang es, in zwei bis drei Tagen eine Organisation zu schaffen, der 50 % des Personals beitraten.

Lohn- und Arbeitsbedingungen der Kraftdroschkenführer in verschiedenen Städten und Ländern Europas.

II.

HOLLAND.

ROTTERDAM.

Lohn. Fl. 20.— pro Woche Festlohn zuzüglich 10 % aller Einnahmen über fl. 60.—.

Arbeitszeit. Höchstdauer 10 Stunden täglich.

Freizeit. Jeder zweite Sonntag ist frei.

Ferien. Nach einjähriger Beschäftigungsdauer 4 Tage; bei kürzerer Beschäftigungsdauer für je 3 Monate einen Tag. Ausser dem Festlohn wird noch ein Ferienzuschlag von fl. 2.50 pro Tag gewährt.

Bem. Bei Erwerbsunfähigkeit infolge Erkrankung wird der Lohn in Höhe von durchschnittlich fl. 25.— pro Woche auf die Dauer von 13 Wochen weiterbezahlt.

Ferner ist noch zu bemerken, dass zu den Einnahmen der Chauffeure auch Trinkgelder hinzukommen.

IRLAND.

DUBLIN.

Lohn. £ 2.5.— pro Woche (7 Tage); bei einer Wocheneinnahme von mehr als £ 10.— erhält der Chauffeur von jedem weiteren Pfund Sterling 1 sh. (d. i. 5 %).

Arbeitszeit. Da Nachtschicht gearbeitet wird, beträgt die Arbeitszeit gewöhnlich 56 Stunden in der Woche.

Ferien. Eine Woche unter Fortzahlung des Lohnes, falls der Arbeitnehmer 12 Monate im Betrieb tätig ist.

Berufskleidung. Die Arbeitskleidung wird vom Unternehmer gestellt.

Bem. Vorstehende Arbeitsbedingungen sind in einer Vereinbarung aufgenommen, welche der Verband mit den Unternehmern abgeschlossen hat.

NORWEGEN.

OSLO und TRONDJEM.

Lohn. Kr. 2.— pro Schicht Festlohn und 22 % der Bruttoeinnahme.

Arbeitszeit. Jede Schicht dauert ca. 10 Stunden.

Ferien. 7 Tage. An Lohn werden Kr. 10.— pro Tag ausbezahlt.

OESTERREICH.

WIEN.

Lohn. 27 % der Bruttoeinnahme, Mindestlohn S. 36.— wöchentlich. Bei Verwendung des Chauffeurs zu Garagendienst (Bereitschaftsdienst) hat dieser für den betreffenden Tag Anspruch auf (mindestens) das Doppelte des Mindestlohnes.

Wenn ein Chauffeur an einem durch die Einteilung der Betriebsleitung zugewiesenen Fahrttag ohne eigenes Verschulden keinen Wagen bekommt, hat er Anspruch auf Bezahlung des Mindestlohnes.

Ueberstunden. Auf Anordnung geleistete Ueberstunden werden mit S. 1.20 pro Stunde vergütet.

Arbeitszeit. 10 Stunden, gerechnet von der Ausfahrt des Wagens aus der Garage bis zur Rückkehr in dieselbe, einschliesslich einer zweistündigen Pause zur Einnahme der Mahlzeiten. Wird der Chauffeur an der Ausfahrt verhindert oder zu Arbeiten, welche zur Ausfahrt seines Wagens notwendig sind, herangezogen, so ist die hierauf verwendete Zeit in seine zehnstündige Arbeitszeit einzurechnen.

Freizeit. Ein Tag in der Woche.

Ferien. Nach ununterbrochener einjähriger Dienstzeit eine Woche, nach fünfjähriger Dienstzeit zwei Wochen, jeweils unter Fortzahlung des Lohnes.

RUSSLAND.

MOSKAU.

Lohn. Die Löhne der Kraftdroschkenführer sind in der Zeit vom Januar bis Juni 1928 von Rubel 105.30 auf Rubel 131.25 monatlich gestiegen.

Arbeitszeit. Höchstens 16 Stunden täglich und 184—192 Stunden monatlich. (S. a. unter Freizeit).

Freizeit. Der auf den 16stündigen Arbeitstag folgende Tag ist ein voller Ruhetag; ferner wird den Kraftdroschkenführern, wie allen anderen Chauffeuren, ein wöchentlicher Ruhetag von ununterbrochener, 42stündiger Dauer gewährt.

Ferien. 2 Wochen.

Bem. In der letzten Plenarsitzung des Zentralkomitees des Lokaltransportarbeiter-Verbandes der U.d.S.S.R. wurde beschlossen, auch für die Kraftdroschkenführer einen regelmässigen Achtstundentag mit normalen Ruhetagen anzustreben. Für alle übrigen Moskauer Chauffeure gilt, wie für sämtliche Arbeiter der Sowjetunion, der Achtstundentag.

SCHWEDEN.

STOCKHOLM.

Lohn. Kr. 235.— im Monat; von allen Bruttoeinnahmen über Kr. 20.— pro Schicht erhält der Fahrer 10 %.

Arbeitszeit. Diese richtet sich nach dem Gesetz, welches eine achtstündige Arbeitszeit vorschreibt und unter gewissen Bedingungen auch Ueberstundenarbeit und 7 Stunden pro Woche für Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten zulässt.

Freizeit. Ein Tag pro Woche.

Ferien. Nach 6 Monaten Dienstzeit eine Woche unter Fortzahlung des Lohnes.

SCHWEIZ.

ZÜRICH.

Lohn. Fr. 6.50 täglich Grundlohn zuzüglich 10 % der täglichen Bruttoeinnahme. Bei täglicher Abrechnung wird ein Tagesverdienst von Fr. 10.— garantiert.

Bei Ausführung von Werkstattarbeit sowie an Tagen, wo der Chauffeur ohne sein Verschulden keinen Wagen hat, erhält er den garantierten Taglohn von Fr. 10.—.

Arbeitszeit. 12 Stunden im Tag einschliesslich der Pausen zur Einnahme der Mahlzeiten. Diese Arbeitszeit darf ausnahmsweise, u. zw. nur in dringenden Fällen, überschritten werden.

Bei Ablösung darf die Wartezeit nicht über 4 Stunden ausgedehnt werden.

Freizeit. 2 Tage im Monat von mindestens 12stündiger Dauer, 1 Tag von 24stündiger Dauer und eine einmalige Freizeit von 36 Stunden. Für den Freitag von 24stündiger Dauer und die einmalige Freizeit von 36 Stunden wird jeweils eine Entschädigung von Fr. 6.— gewährt. Einer der freien Tage soll auf einen Sonntag fallen.

Ferien und Militärdienst. Nach einjähriger Anstellung im Betrieb besteht Anspruch auf bezahlte *Ferien*, und zwar auf:

4 Tage	nach dem ersten Dienstjahr,
6 „	„ „ „ zweiten „
10 „	„ „ „ vierten „
14 „	„ „ „ fünften und den folgenden Dienstjahren.

Der Ferienlohn beträgt Fr. 6.— pro Tag.

Für die obligatorischen Militärdienstleistungen haben die Chauffeure nach mehr als halbjähriger Anstellung im Betrieb Anspruch auf Bezahlung des Grundlohnes von Fr. 6.— für die Dauer von vierzehn Tagen.

Bem. Die Chauffeure haben eine Kautions in Höhe von Fr. 600.— zu stellen.



Arbeitsbedingungen der Seeleute
in verschiedenen Ländern.

FINNLAND.
I. Löhne.

Gruppe	Grosse Fahrt	Kleine Fahrt	Küstenfahrt	Segelschiffe
	Finnische Mark	Finnische Mark	Finnische Mark	Finnische Mark
A. Deckpersonal				
1. Bootsmann	1 050.—	1 050.—	—	650.—
1. Zimmermann*)	1 150.—	1 150.—	—	650.—
Vollmatrose	850.—	850.—	500.—	500.—
Leichtmatrose	700.—	700.—	350.—	400.—
Junge	500.—	500.—	250.—	250.—
B. Maschinenraumpersonal.				
Hilfskesselwärter	975.—	975.—	—	—
Schmierer oder Motor- mann	900.—	900.—	—	—
Heizer	900.—	900.—	550.—	—
Trimmer	750.—	750.—	—	—
C. Bedienungspersonal.				
1. Steward oder Allein- steward	2 300.—			
Koch-Steward	1 800.—			
Salonsteward	600.—			
1. Koch	1 500.—			
2. Koch	1 000.—			
Alleinkoch	650.—			
Kochsmaat	400.—	1 000.—		
Junge	—	650.—	300.—	

*) Zimmerleute mit eigenem Werkzeug erhalten eine Zulage von F. M. 60.— monatlich.

Bemerkungen :

Farbige Mannschaften werden im allgemeinen auf finnischen Schiffen nicht beschäftigt.

Die Heuersätze sind auf allen Schiffstypen und in allen Fahrten gleich.

II. Arbeitszeit.

A. Deckpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit, die gesetzlich vorgeschrieben ist, beträgt :

- a) auf See : 10—12 Stunden;
- b) im Hafen und auf der Reede : 8 Stunden im Winter und 9 Stunden im Sommer;
- c) an Tagen der Ankunft und Abreise : 10—12 Stunden;
- d) in den Tropen : 7 1/2 Stunden.

Auf finnischen Schiffen besteht das Dreiwachensystem. Auf grösseren Schiffen wird ein Teil der Besatzungsmitglieder als Tagelöhner verwendet. Die gesetzliche Arbeitszeit derselben beträgt 10 Stunden im Tag.

Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffstypen und in allen Fahrten gleich.

Ueberarbeit ist gesetzlich zulässig, u. zw. bis zu 3 Stunden täglich auf See und 6 Stunden im Hafen. Die Ueberstundenarbeit konnte bisher deshalb nicht wirksam bekämpft werden, weil das gesetzlich vorgeschriebene Mass nicht überschritten wird.

Der Ueberstundensatz beträgt 1/50 der Monatsheuer an Wochentagen und 1/75 derselben an Sonn- und Feiertagen.

B. Maschinenraumpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt :

- a) auf See : 8 Stunden;
- b) im Hafen und auf der Reede : 8 Stunden;
- c) an Tagen der Ankunft und Abreise : 8—9 Stunden;
- d) in den Tropen : 7 1/2 Stunden.

Im Maschinenraumdienst besteht das Dreiwachensystem. Die Wachen werden gleichmässig auf die verschiedenen Besatzungsmitglieder verteilt. Die Arbeitszeit ist für weisse und farbige Mannschaften gleich.

Vorschriften über die von einem Heizer oder Trimmer zu verarbeitenden Kohlenmengen gibt es nicht.

Ueberstundenarbeit ist bis zu 3 Stunden täglich auf See und 6 Stunden im Hafen zulässig. Die Ueberstundenarbeit konnte bisher nicht wirksam bekämpft werden, weil das gesetzlich vorgeschriebene Mass nicht überschritten wird.

Der Ueberstundensatz beträgt 1/150 der Monatsheuer an Wochentagen und 1/75 derselben an Sonn- und Feiertagen.

C. Bedienungspersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt :

- a) auf See : 12 Stunden;
- b) im Hafen und auf der Reede : 12 Stunden;
- c) an Tagen der Ankunft und Abreise : 12 Stunden;
- d) in den Tropen : 12 Stunden.

Das Bedienungspersonal ist auf finnischen Schiffen nicht in Wachen eingeteilt.

Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffstypen gleich.

Ueberstundenarbeit ist bis zu 3 Stunden täglich zulässig und wird an Wochentagen mit 1/150 der Monatsheuer, an Sonn- und Feiertagen mit 1/75 derselben vergütet.

III. Allgemeines.

In Finnland erfolgt die Anmusterung der Seeleute direkt an Bord oder durch die Seemannsämter, im Ausland durch die Konsulate.

Die Heuern und die Ueberstundenzuschläge werden am 1. und 15. jeden Monats ausbezahlt. Nach vorheriger Vereinbarung mit dem Seemann kann ein Teil der Heuer an Familienmitglieder ausbezahlt werden. Es werden auch Vorschüsse geleistet, doch diese erhält niemand anders als der Seemann persönlich.

Bemannungsskala.

	Deckpersonal	Maschinenraumpersonal
Schiffe bis 1 000 t.	4—6	3—4
„ von 1 000—3 000 t.	6—7	4—6
„ „ 3 000—6 000 t.	7—9	6—8
„ über 6 000 t.	8—10	8—11
Passagierschiffe, kleine.	6—10	3—6
„ mittlere	8—14	6—9
„ grosse	12—18	9—16

Unterkunftsverhältnisse.

Auf den modernen Schiffen sind die Mannschaftskabinen für 2 Mann eingerichtet. Auf älteren Schiffen schlafen die Besatzungsmitglieder in Schlafräumen; dort hat jeder Mann einen Raum von 2 qm zur Verfügung.

Rationen.

Im Jahre 1874 wurden die Lebensmittelrationen durch ein Gesetz festgesetzt, dasselbe ist aber nicht in Kraft getreten.

Auf grösseren Schiffen nimmt die Mannschaft die Mahlzeiten in zwei Gruppen, auf kleineren Schiffen gemeinsam ein.

Auf Frachtschiffen werden keine Frauen beschäftigt.

26 Gehaltsklassen.

Die provisorische Besoldungsordnung der Schweiz ist eine 26-stufige Leiter. Die Regierung hat ziemlich viel Kategorien auf die unterste Stufe gesetzt, zuviel nach Ansicht des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes. Darüber hinaus fordert der Verband eine Erhöhung des Gehalts der Eisenbahner der 26. Klasse.

Das französische Organ des Verbandes, «Le Cheminot», begründet diese Forderung auf folgende Weise:



- 500 - 32

Bandit: — Geld oder Leben!

Ueberfallener: — Um Gottes Willen, halt ein! Ich bin ein Eisenbahner der 26. Klasse!

Bandit: — Wirklich? Da hast du fünf Franken, die hole ich mir schon irgendwo anders wieder!

Die Deutsche Lufthansa im Jahre 1927. Die Anzahl Flugzeuge, welche der Deutschen Lufthansa zu Anfang der Flugzeit zur Verfügung standen, betrug 120. Sie erhöhte sich bis Ende des Berichtsjahres auf rund 140, darunter 41 Grossflugzeuge. Auf Grund weiterer staatlicher Abkommen mit europäischen Ländern traten im Jahre 1927 folgende Auslandslinien zum bisherigen Verkehrsnetz hinzu: Berlin—Breslau—Wien, Berlin—Prag—Wien, Chemnitz—Marienbad, Chemnitz—Prag, Genf—Marseille, München—Prag—Breslau, Stettin—Oslo.

Nachstehende Zahlen verdeutlichen die erzielte Steigerung des Verkehrs:

	1926	1927
Gesamtkilometerleistung	6 141 479 km	9 208 029 km
Streckennetz	20 408 km	26 290 km
Angeflogene Flughäfen	72	92

Beförderungszahlen:

	1926	1927
Fluggäste	56 268	102 681
Fracht	258 464 kg	641 186 kg
Gepäck	385 945 kg	821 921 kg
Post	301 945 kg	479 810 kg

Bei einem Vergleich der Betriebszeit vom 15. April bis 31. Dezember beider Jahre — i. J. 1926 wurde nur während dieses Zeitraumes geflogen — ergibt sich gegenüber dem Kilometerzuwachs von nur 30,5 % ein Zuwachs an Fluggästen von 64,1 %, Fracht von 123,1 %, Gepäck von 90,2 %, Post von 46,8 %.

ESPERANTO.

Esperanto in der I. T. F.

Die schwedische Eisenbahner-Organisation hat das gute Beispiel des bulgarischen Verbandes nachgeahmt und in ihrer Wochenzeitung eine Spalte eröffnet, welche die ausländischen Leser in Esperanto über die wichtigsten Ereignisse unterrichtet. Der erste Artikel enthält eine interessante Uebersicht über die letzten Wahlen in Schweden. (Unser Kamerad Eriksson, Mitglied des Hauptvorstandes der Eisenbahner-Organisation, ein Pionier der Esperantobewegung, gehört zu den wiedergewählten sozialdemokratischen Parlamentsmitgliedern).

Wir geben besonders unseren Organisationen auf dem Balkan und in den Randstaaten Russlands anheim, obigem Beispiele zu folgen.

Ausführung unserer Kongressbeschlüsse.

Auf Grund eines vom Stockholmer Kongress angenommenen Beschlusses haben die der I. T. F. angehörigen Organisationen auch die Aufgabe „Esperanto in ihren Fachzeitschriften, sei es durch Kurse oder in anderer Weise“ zu propagieren.

Diejenigen Organisationen, die in ihren eigenen Reihen noch keine Esperantisten zur Verfügung haben, werden bei den in ihrem Lande bestehenden Arbeiter-Esperanto-Organisationen zur Ausführung des Kongressbeschlusses weitgehendste Unterstützung finden. Nachstehend die Adressen:

Oesterreich: Angerstr. 14 (Arbeiterheim), Wien XXI.
 Norwegen: A. Stensrud, Torshovgatan 4, Oslo.
 Grossbritannien: 57, Hedsor Buildings, Bethnal Green, London E. 2.
 Frankreich: }
 Belgien: } 177, Rue de Bagnolet, Paris XX.
 Schweiz:
 Finnland: Kluuvikatu 7, Helsinki (Helsingfors).
 Ungarn: Jozsef-köut 9, I. 3, Budapest VIII.
 Deutschland: Wasastr. 16, Leipzig C. I.
 Lettland: Liepajas iela 41, Riga.
 Niederlande: Brinkstr. 7, Amsterdam-Oost.
 Polen: Marszalkowska 81, Warszawa (Warschau).
 Schweden: Box 73, Göteborg.
 Belgien: „Achturanhuis“, Carnotstraat 12, Antwerpen.

Esperanto auf dem Marsche.

Der diesjährige Kongress des Niederländischen Beamtenbundes hat beschlossen, die Frage des Gebrauches der Hilfssprache bei der Beamteninternationale anhängig zu machen.

Der Sekretär des Bundes erklärte u. a., dass er früher über Esperanto gespottet hat, jetzt aber nach den Erfahrungen auf internationalen Kongressen die Notwendigkeit einer internationalen Hilfssprache einsieht.

Die Geschäftsleute sind beispielgebend.

Auf Einladung des Wirtschaftsamttes der Stadt Frankfurt a. M. und unter Leitung des Messebüros dieser Stadt wird dort an Ostern 1929 eine internationale Konferenz für Tourismus und Reklame stattfinden, wozu bereits Vorbereitungen getroffen werden.

Die Reden und Debatten werden in jeder Landessprache und in Esperanto gehalten werden können, die Uebersetzungen jedoch nur in Esperanto erfolgen.

Die Sprachschwierigkeiten auf internationalen Kongressen.

Auf dem unlängst in Prag abgehaltenen Internationalen Oekonomischen Kongress sind die Sprachschwierigkeiten sehr deutlich zu Tage getreten. Laut dem „Heroldo de Esperanto“ vom 19. Oktober d. J. gaben die Uebersetzungen (in Französisch, Deutsch und Englisch) der eingebrachten Entschliessungen die Absicht der Antragsteller in so unzulänglicher Weise wieder, dass sich z. B. die holländische Delegation für verpflichtet hielt, öffentlich zu protestieren und, nachdem ihr Protest keinen Erfolg hatte, sogar den Kongress zu verlassen.

Eine einheitliche Weltsprache.

Friedrich Nietzsche spricht an einer Stelle seines vielgelesenen Werkes „Menschliches, Allzumenschliches“ (1878) über die Nachteile, die zu viel Sprachenlernen mit sich bringt. „Viele Sprachen lernen“, so führt er aus, „füllt das Gedächtnis mit Worten statt mit Tatsachen und Gedanken...“ es „wirkt dem Erwerb ründlicher Kenntnisse entgegen“. Unter den bestehenden Umständen sei „freilich das Viel-Sprachenlernen ein notwendiges Uebel“. Er fügt dann aber hinzu, dass Abhilfe gefunden werden müsse und sagt: „In irgend einer fernen Zukunft wird es eine neue Sprache, zuerst als Handelssprache, dann als Sprache des geistigen Verkehrs überhaupt für alle geben, so gewiss, als es einmal Luftschiffahrt gibt“. Luftschiffahrt gibt es längst, und allerlei Kennzeichen deuten darauf hin, dass auch die allgemeine Einführung einer Weltsprache in greifbare Nähe rückt.

Ministerialrat Dr. Ing. E. L. E. Beck, Berlin.