



# I.T.F.

## ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

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

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

### Die Prager Tagung.

Die erste Sitzung des Eisenbahnerbeirats gehört zur Vergangenheit. Sie fand statt in der Hauptstadt eines Landes, welches an sich einen Völkerbund bildet und dessen Proletariat in seinen gewerkschaftlichen Organisationen so etwas wie eine lokale Internationale besitzt. Der freundliche Empfang, den uns die gewerkschaftliche Landeszentrale, die sozialistischen Parteien, das Eisenbahnministerium und die Stadt Prag bereitet haben, vor allem aber die Aufopferung und Hingabe, mit denen unsere drei Eisenbahnerorganisationen in der Tschechoslowakischen Republik uns aufwarteten, bürgen dafür, dass die schöne Heimat unserer tschechoslowakischen Kameraden als Stätte grosszügiger Gastfreundschaft durch ganz Europa bekannt wird.

Die Beratungen selbst haben bewiesen, wie notwendig die Einsetzung eines Beirates für die Eisenbahner war. Zu einer gründlichen Besprechung der stark verwickelten technischen und beruflichen Fragen fehlt es auf den I.T.F.-Kongressen an ausreichender Gelegenheit, da die allgemeinen gewerkschaftlichen und politischen Fragen den Vorrang haben, die verfügbare Zeit grösstenteils in Anspruch nehmen und auch die Zusammensetzung der Kongressdelegationen beeinflussen. Die Eisenbahntechnik, die eisenbahngewerkschaftliche Taktik und beider Einfluss auf die Berufsfragen sind in den Debatten des Eisenbahnerbeirats zur vollen Geltung gekommen. In Prag sind Mitteilungen gemacht und Ansichten geäussert worden, die zwar nicht zu spät kamen, jedoch an Bedeutung gewonnen hätten, wenn sie früher zur Sprache gekommen wären. Das war der Fall bei der Behandlung der Frage der automatischen Kuppelung und des Mitberatungsrechtes des Personals in den internationalen Organisationen der Eisenbahnverwaltungen. Die Aussprache über die Betriebssicherheit bei den Eisenbahnen kam noch zur rechten Zeit, um eine allzu einseitige Orientierung des Sekretariats bei seinen Arbeiten zu verhüten. Von den aus der Tagung gezogenen Lehren verdient jedoch besonders hervorgehoben zu werden, dass Beratungen über neue Probleme nur dann Aussicht haben, fruchtbringend zu sein, wenn diese Angelegenheiten in den Organisationen gründlich durchdacht sind, wenn die Organisationen in einem bestimmten Sinne dazu Stellung genommen und ihren Wortträgern einen Auftrag mit auf den Weg gegeben haben. Dabei denken wir an die interessanten Ausführungen über die neue Phase des Dawesplanes und über die gewerkschaftliche Organisierung des höheren Eisenbahnpersonals.

Der Umstand, dass diese beiden Angelegenheiten noch nicht nach neuen Gesichtspunkten untersucht und abgeklärt waren, machte es den Delegierten unmöglich, dem Sekretariat klar umschriebene Richtlinien mit nach Hause zu geben.

Denken und Lenken waren bisher in einem zu grossen Masse dem I.T.F.-Sekretariat und dessen Eisenbahnersektion allein überlassen. Zur Vermeidung von Fehlgriffen ist es notwendig, dass die Organisationen und das Sekretariat sich in diese Arbeit teilen. Es unterliegt kaum einem Zweifel, dass der Eisenbahnerbeirat dann das wird, was jeder der Beiräte der Seeleute, Hafentarbeiter und Kraftfahrer bereits ist: ein lebendiger internationaler Organismus.

In dieser Hinsicht bestärkt uns der in Prag gemachte gute Anfang.

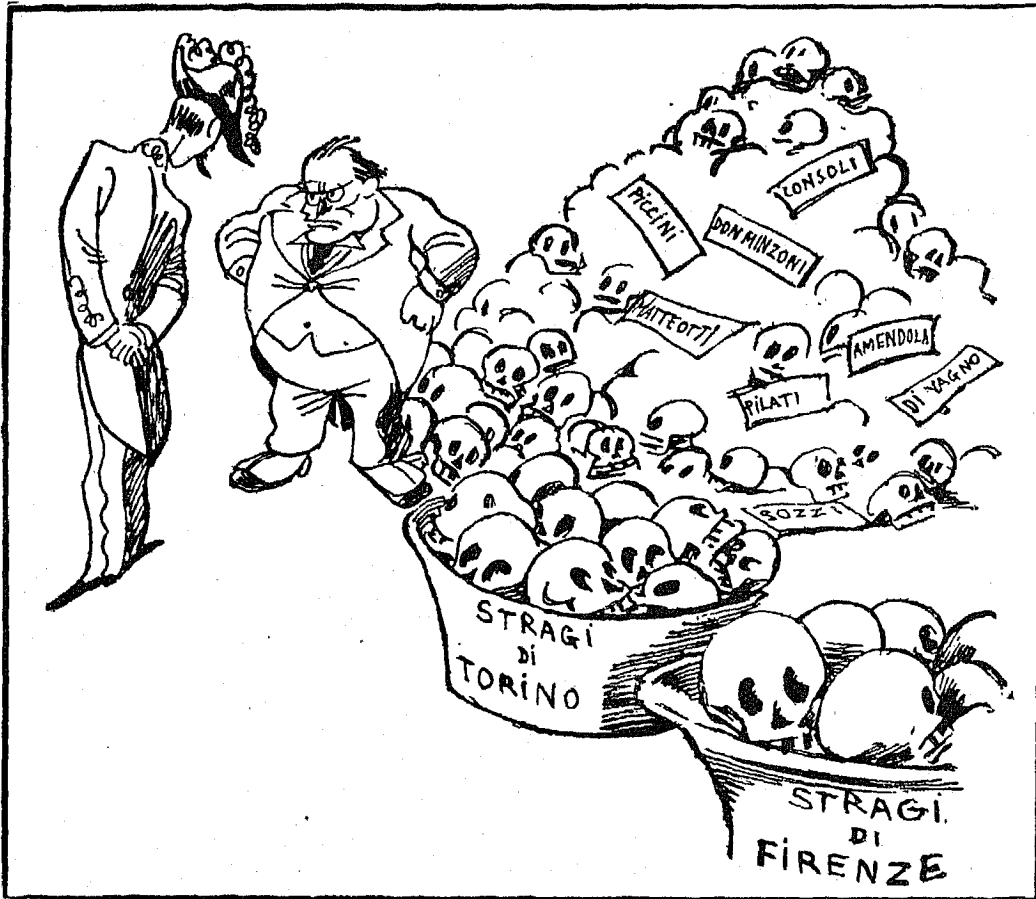
#### Inhaltsverzeichnis.

Die Prager Tagung . . . . .	9
Wider den Faschismus . . . . .	10
Mitteilungen des Sekretariats . . . . .	10
<b>Eisenbahner:</b>	
Bei den deutschen Eisenbahnern . . . . .	11
Bemerkungen . . . . .	12
Die kapitalistische Rationalisierung in der Praxis . . . . .	12
<b>Transportarbeiter:</b>	
Die Entwicklung der Hafendarbeit in Antwerpen . . . . .	12
Bei den Hafendarbeitern in Nordafrika . . . . .	13
<b>Hafendarbeiter:</b>	
Bemerkungen . . . . .	14
<b>Strassenbahnen:</b>	
Bemerkungen . . . . .	14
<b>Kraftfahrt:</b>	
Bemerkungen . . . . .	14
<b>Seeleute:</b>	
Das „gesunde“ Seemannsleben . . . . .	15
Bemerkungen . . . . .	16
Esperanto . . . . .	16

# Wider den Faschismus!

Menschlichkeitsgefühl.

Auf Befehl der Regierung haben Presse und Faschisten energisch gegen das französische Urteil im Prozess Di Modugno Einspruch erhoben.



Mussolini: „Macht in Frankreich bekannt, dass ein Menschenleben etwas Heiliges ist!“  
(Il Becco Giallo).  
Stragi di Torino = Blutbad von Turin. Firenze = Florenz.

## Die Eisenbahner-Sektion der I.T.F. und ihre italienischen Brüder.

Der Eisenbahner-Beirat der I.T.F. hat folgende Entschliessung angenommen:

Der am 23. und 24. Januar 1929 in Prag versammelte Beirat der Eisenbahner-Sektion der I.T.F. nimmt Kenntnis von den Klagen der italienischen Kameraden, welche durch das italienische Gesetz der elementarsten Koalitionsfreiheit beraubt und vor die Unmöglichkeit gestellt sind, gesetzlich und kollektiv in- und ausserhalb Italiens ihre Forderungen geltend zu machen, die umso dringender sind als ihre materielle, moralische und soziale Lage weit entfernt ist, das zu sein, was man rechtmässig in einem zivilisierten Lande verlangen kann.

Von der Erwägung ausgehend,

dass Italien den Friedensvertrag unterzeichnet und damit seiner Arbeiterklasse das feierliche Versprechen gegeben hat, ihr das Recht der beruflichen Vereinigung einzuräumen und zu verbürgen,

dass das italienische Gesetz vom 3. April 1926, welches den Eisenbahnern verbietet, sich zur Wahrung ihrer wirtschaftlichen und sozialen Interessen zu-

sammenzuschliessen, eine formelle Verletzung der Bestimmungen des Teil XIII des Friedensvertrages ist,

dass die jetzige italienische Regierung für die gewaltmässige Zerstörung der Eisenbahnergewerkschaften und die an ihren Führern persönlich verübten Gewalttaten verantwortlich ist,

brandmarkt der Eisenbahner-Beirat der I.T.F. vor der internationalen öffentlichen Meinung das brutale Verhalten des Faschismus, der die Arbeits-Charte des Friedensvertrages wie einen Fetzen Papier zerreisst,

richtet an die unterdrückten italienischen Kameraden einen brüderlichen Gruss, spornet sie an, den Kampf gegen die Willkürherrschaft fortzusetzen, an der proletarischen Demokratie nicht zu verzweifeln und versichert sie der Sympathie und der Solidarität der bei der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahner.“

## Der Faschismus ertötet das geistige Leben.

Die Auflagen der italienischen Zeitungen, die seit der Errichtung des faschistischen Regimes ständig zurückgingen,

sind ganz besonders im verflorbenen Jahre gesunken. Der „Messagero“ druckte 1922 noch 122 000 Exemplare, heute 50 000. Das „Giornale d'Italia“ hatte eine Auflage von 500 000, heute nur noch 10 000; die Auflage des „Corriere della Sera“ ging von 700 000 vor dem faschistischen Regime auf 300 000 im Jahre 1928 zurück. Für den offiziellen „Popolo d'Italia“ mussten die Abonnements sogar für obligatorisch erklärt werden, um die kleine Auflage aufrecht erhalten zu können. Vor dem Marsch auf Rom verkauften 592 Zeitungsverkäufer in Rom täglich im Durchschnitt 400 000 der verschiedensten Zeitungen, heute durchschnittlich nur noch 140 000.

## Italien militarisiert die Hafendarbeiter.

Im letzten Ministerrat wurde beschlossen, dass in den italienischen Häfen in Zukunft sämtliche Hafendarbeiter je nach ihrer Spezialität in besonders anerkannte Kompanien eingeteilt werden sollen, an deren Spitze die Hafendarbeiter einen Konsul zu stellen hätte.

## Die Bilanz des faschistischen Sondertribunals.

Im Jahre 1927 wurden 207 Angeklagte zu 1243 Jahren Zuchthaus verurteilt. Im verflorbenen Jahre war die Zahl der Verurteilten und der verhängten Zuchthausjahre fast viermal so hoch: 732 Verurteilte und 3522 Jahre Zuchthaus.

Insgesamt wurden in diesen zwei Jahren 939 Gegner des Faschismus zu 4765 Jahren Zuchthaus verurteilt.

Dazu kommt das Todesurteil gegen den Arbeiter Della Maggiora, die erste „legale“ Mordtat des Faschismus.

Sehr gross ist unter den Verurteilten die Zahl derer mit 20 und 30 Jahren Zuchthausstrafe.

(Internationaler Antifaschisten-Kongress, No. 1, 30. Jan. 1929).

## Mitteilungen des Sekretariats.

### Eingegangene Beiträge 1929.

Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands . . . . .	fl. 3 554.70
Britische Eisenbahnangestellte . . . . .	£ 65.-
Verband der Eisenbahner im Bereiche der tschechoslowakischen Republik . . . . .	fl. 976.74
Schwedische Stewards . . . . .	30.-
Schwedisches Lokomotivpersonal . . . . .	298.20

### Adressenänderungen.

Die bisherige Adresse der „National Union of Railway, Post- and Telegraph Workers in Palestine“ (Eisenbahn-, Post- und Telegraphen-Personal Palästinas): P. O. B. 308, Haifa lautet künftig: P. O. B. 53, Hadar Hacarmel, Haifa

Ferner hat der Lettische Seeleute-Verband in Riga seine Büroräume von Kemerejas iela No. 7/9 q. 1, verlegt nach Skultes iela No. 5 q. 1.

### Kongresse.

Dänischer Transportarbeiter-Verband: 10. Februar in Kopenhagen, „Arena-Teatret“, Vestre Boulevard 26.



# EISENBAHNER

## Bei den deutschen Eisenbahnern.

*Die Gedingearbeit und ihre Auswirkung auf den Rationalisierungsprozess.*

Von Fr. Apitzsch.

Es ist mehr oder weniger schwierig, die Frage zu beantworten, in welchem Masse sich die Leistung der Arbeiterschaft in den Reparaturbetrieben der Deutschen Reichsbahn gehoben hat, da für die Vorkriegszeit keine Leistungsstatistiken vorhanden sind. Desgleichen fehlen Selbstkostenberechnungen. Auch der zahlenmässige Ausgang der reparierten Fahrzeuge ergibt infolge der grossen Schwankungen bei den Reparaturen ein sehr ungenaues Bild. Einen allerdings ungefähren Vergleich kann man an der Zahl der Werkstättenarbeiter, der Grösse und den Leistungen des Fahrzeugparks anstellen. Die Zahl der Arbeiter ist von 93 832 im Jahre 1913 auf rund 100 000 im Jahre 1928 gestiegen, d. i. eine Steigerung von 7%. Der Zugmaterialbestand (Lokomotiven und Motorwagen) wurde von 25 920 im Jahre 1913 auf 25 708 Stück im Jahre 1928, d. i. um 0,82% vermindert, während der 1913 insgesamt 637 630 Stück zählende Transportfahrzeugpark eine Erweiterung um 115 773 Stück, d. s. 18,16% erfuhr. Ueber die Leistungen mögen folgende Zahlen Aufschluss geben:

	1913 (in Millionen)	1927	Steigerung
Zahl der beförd. Reisenden	1 577	1 909	21 %
Personenkilometer . . .	36 599	45 548	24 %
Anzahl der beförd. Tonnen	399	434	8 %
Tonnen-Kilometer . . .	51 429	64 888	26 %
Umlauf der Fahrzeuge (Wagenachs-Km)	28 437	28 624	0,7 %

Zieht man ausserdem noch in Betracht, dass die Arbeitszeit von 10 auf 8½ Stunden herabgesetzt wurde, so weisen diese Ziffern deutlich eine beträchtliche Leistungssteigerung auf, die durch zwei wechselseitig wirkende Faktoren erreicht wurde: durch die technische Vervollkommnung und wissenschaftliche Betriebsführung einerseits und die Gedingearbeit andererseits. In Ermangelung von Statistiken kann der Anteil an der Steigerung nicht für jeden Faktor gesondert ermittelt werden.

Die wissenschaftliche Betriebsführung — die Rationalisierung — beeinflusst die Gedingearbeit ganz erheblich. Die planmässige Unterteilung der Arbeit erleichtert die Anwendung des Gedingeverfahrens, sie erhöht dessen Anwendungsmöglichkeit. Reihenfolge und Rythmus der einzelnen Arbeitsleistungen werden eingehend untersucht, die Stück-

zeiten genau errechnet und über die Stückzeiten verschiedener Zeitpunkte und Orte Vergleichsstudien angestellt, deren Ziel immer die Verkürzung der Stückzeiten ist.

Uebertriebener Eifer hat bisweilen aber Fehlmassnahmen in der Anordnung der Arbeit im Gefolge, wodurch der Arbeitsprozess gehemmt statt beschleunigt wird. Die theoretischen Studien der Zeitaufnahmen führen mitunter auch zur Festsetzung absolut unzulänglicher Stückzeiten mit dem Ergebnis, dass Streitigkeiten zwischen der Werkdirektion und den Arbeitern entstehen. Vielfach funktionieren bei den Arbeiten nach Richtstückzeiten der Förderdienst, die Maschinen, Werkzeuge und Anlagen nicht so reibungslos wie bei den Zeitaufnahmen; auch daraus entstehen für die Arbeiter, deren Lohn durch die Produktion bestimmt wird, Schwierigkeiten.

Mit dem Gedingeverfahren wird aber auch noch ein anderes Ziel verfolgt: die Schaffung eines vom Gedinge unabhängigen Fristensystems. Unter jeder denkbaren Arbeitsmethode kann nach vorher festgelegten Fristen gearbeitet werden, ohne die Arbeiter direkt zu benachteiligen; aber in diesem Falle wird nach der Aufstellung eines im Gedinge erprobten und unter denselben Voraussetzungen auszuführenden Planes gestrebt unter Vermeidung des mit der Gedingearbeit verbundenen Ueberschusstes. Die Vorbereitungen zur Einführung des Fristensystems erfolgen vorerst im Gedingeverfahren.

Dabei droht aber eine Gefahr. Führen wir uns z. B. die Ueberholung (Innenuntersuchung) einer Lokomotive vor Augen. Zunächst werden alle notwendigen Arbeitsverrichtungen aufgenommen und die für jede Verrichtung erforderliche Zeit an Hand der Richtstückzeiten genau errechnet. Nehmen wir an, dass die Gesamtzeit nun als Frist für die Fertigstellung in Ansatz gebracht und alle Arbeiten in ununterbrochener Reihenfolge erledigt werden. Vom Werkdirektor bis zum letzten Arbeiter ist jeder bemüht, die Frist für den Ausgang der Lokomotive einzuhalten, denn die geringste Hemmung stört den Arbeitsplan. Es setzt eine Arbeitshast ein und die Arbeit wird nicht ordnungsgemäss ausgeführt. Obendrein ergibt sich bei der Nachwertung der Arbeit, dass die einzelnen Arbeiten in einem kleineren Zeitraum fertigge-

stellt wurden als die Stückzeiten für diese Arbeiten vorsahen. Infolgedessen ist auch der Ueberschuss hoch. Nun ist aber auch die Grundlage für die Nachprüfung der Stückzeiten und damit für eine Herabsetzung des Ueberschusstes gegeben. Was der Arbeiter bei nicht sachgemässer Leistung zeitlich geleistet hat, wird nachher bei ordnungsmässiger und guter Arbeitsausführung verlangt.

Ein Zeitplan, welcher Fristen für die Fertigstellung festsetzt, muss für die Aufeinanderfolge der Arbeitsverrichtungen genügenden Spielraum lassen und für jede dieser Verrichtungen vernünftige, praktisch mögliche Stückzeiten gewährleisten.

Was die eigentliche Gedingearbeit betrifft, so besteht zur Zeit eine Tendenz zur Festlegung von Richtstückzeiten, Gruppierung der Arbeiten, Normung und Vorratschaffung der Einzelteile aller Fahrzeuge. Die Festlegung von Richtstückzeiten führt zur Vereinheitlichung der Werkorganisation, die Gruppierung der Arbeiten zur serienweisen Ausführung der bis zum äussersten vereinfachten Arbeitsgänge. Die Normung der Einzelteile ermöglicht die Massen- und Serienarbeit, welche wiederum in grösstmöglichem Umfang mechanisiert wird.

Triebfeder dieser Tendenz ist die Gedingearbeit. Alle Hemmungen, alle Fehlmassnahmen, alle Anpassungsschwierigkeiten zahlreicher Organe an die neuen Methoden haben ihre Rückwirkung auf die Produktion und daher zwangsläufig auf die Löhne. Ueberliefer, besonders auf dem Gebiet der Zeitsstudien, hat immer Lohnverminderung im Gefolge, die nur durch Leistungssteigerung ausgeglichen werden kann. Daher haben die Arbeiter ein direktes Interesse daran, dass die Werkorganisation so vollkommen wie möglich ist. Ist sie mangelhaft, so fordern sie mit Nachdruck die Beseitigung der Mängel; wenn sie auf Grund ihrer Erfahrungen Mittel und Wege für eine bessere Anordnung der Arbeit anweisen können, so zögern sie nicht, Verbesserungen vorzuschlagen. Das Gedingeverfahren beschleunigt somit die Rationalisierung.

Aus diesem Ueberblick über die Schwierigkeiten und sozialen Gefahren ergeben sich auch die den Gewerkschaften erwachsenen Aufgaben. In Deutschland haben wir die Betriebsräte, welche die Festlegung von Stückzeiten und Richtstückzeiten scharf überwachen. Ueberwachen genügt aber nicht, denn über die weitgehenden Fähigkeiten der Betriebsratsmitglieder hinaus ist eine gewisse Macht erforderlich, um sich gegen unausführbare Zumutungen zu wehren. Nicht zuletzt müssen aber auch die Arbeiter selbst gesunden Menschenverstand, stete Rührigkeit und Solidarität an den Tag legen.

Eine mächtige gewerkschaftliche Organisation ist das einzige Mittel, welches die Arbeiter besitzen, um zu verhindern, dass die Gedingearbeit in ein Regime massloser Ausbeutung ausartet.

## Gegengewicht.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden zur Hälfte von der Reichsregierung, zur Hälfte von dem Treuhänder als dem Vertreter der Gläubiger der Reparationsschuldverschreibungen ernannt.

*Par. 11 (2) der Satzung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.*

Zur selben Zeit wie die Reichsregierung hatte der Treuhänder die Nachfolger von drei aus dem Verwaltungsrat ausscheidenden Mitgliedern zu ernennen. Seine Wahl fiel auf die Herren Margot (Frankreich), Mance (England) und Dr. Silverberg (Deutschland). Der letztere ist der Führer der mächtigsten deutschen Arbeitgeberorganisation, des Reichsverbandes der Industrie.

Der Kollege Herrmann, erster Vertreter des Personals im Verwaltungsrat, steht also einem starken Gegner gegenüber, der ein Gegengewicht zu ihm ist durch die Gnade des Internationalismus des Kapitals.

1924 hat der Treuhänder nicht daran gedacht, dem kapitalistischen deutschen Element etwas entgegenzustellen, während die Ernennung eines Mitglieds des Personals ihm diese Gelegenheit bot.

\*\*\*

*Einführung der Krankenversicherung bei den Neu-Seeländischen Eisenbahnen.*

Eine Lücke im Sozialversicherungswesen der Neu-Seeländischen Bahnen ist nunmehr durch die Einführung der freiwilligen Krankenversicherung ausgefüllt worden. Während der ersten drei Monate des Bestehens der Einrichtung können alle Bedienstete ohne Altersunterschied und ohne vorherige ärztliche Untersuchung aufgenommen werden und zahlen den Einheitsbetrag von 2 sh. 6 d. (etwa 2,50 R.M.) pro vier Wochen. Später der Versicherung betretende Bedienstete müssen Beiträge von 3-4 sh. (etwa 3-4 R.M.) pro vierwöchentlichen Zeitraum zahlen, je nach ihrem Lebensalter. Für die Aufnahme in die Versicherung — nach Ablauf der dreimonatigen Frist — ist die Altersgrenze auf 40 Jahre festgesetzt.

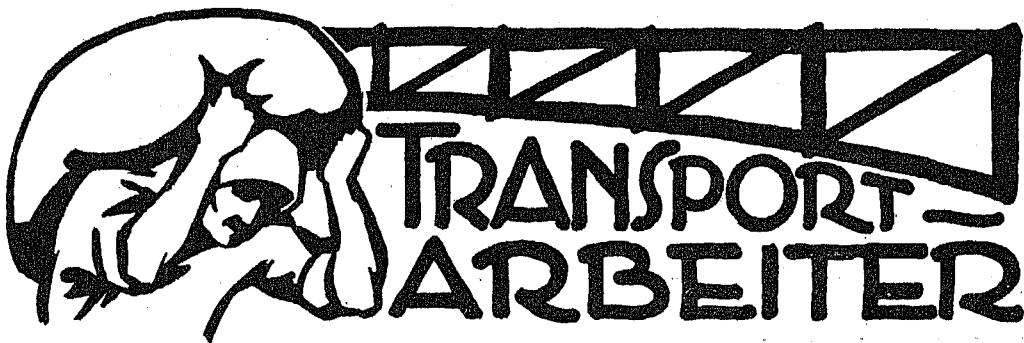
Die Verwaltung zahlt zu jedem Pfund (etwa 20 R.M.) aufgebracht Versicherungsbeträge einen Zuschuss von 10 sh. (etwa 10 R.M.) und bestreitet ausserdem alle Verwaltungskosten.

Das Verwaltungsorgan der Versicherungsanstalt besteht aus drei Vertretern der Gewerkschaften des Personals, aus zwei Vertretern des Eisenbahnministeriums und aus dem Generaldirektor der Eisenbahnen.

Das Krankengeld beträgt £ 2.5.- (etwa 45 R.M.) pro Woche während der ersten sechs Monate und £ 1.2.6. (etwa 22.50 R.M.) pro Woche während eines weiteren Zeitraumes von sechs Monaten.

*Die Eisenbahner müssen zum Festgottesdienst.*

Der neue Jugoslawische Verkehrsminister, Dr. Korosec, hat ausser einem Rundschreiben für das gesamte Verkehrspersonal, worin dasselbe aufgefordert wird, den Dienst in gewissenhafter Weise zu erfüllen, andernfalls die Zuwiderhandelnden zur Verantwortung gezogen würden, vergangene Woche auch nachstehendes Zirkular auf den Diensttafeln anschlagen lassen: „Es wurde beobachtet, dass die Chefs einzelner Dienststellen, aber auch das Verkehrspersonal, dem Festgottesdienst an den gesetzlichen Feiertagen nicht beiwohnen und dass bei solchen Anlässen die Chefs den Vertretern der Zivil- und Militärbehörden im Dienstorte ihre Gratulationen nicht darbringen, wie sich das geziemt. — Demzufolge wird dem Verkehrspersonal, in erster Linie aber den Chefs aller Dienststellen aufgetragen, dieser Pflicht, wenn es der Dienst einigermaßen erlaubt, ordnungsgemäss nachzukommen.“



## Die Entwicklung der Hafendarbeit in Antwerpen.

### EINLEITUNG.

Der im Juni und Juli 1928 geführte Kampf der Hafendarbeiter machte auf den oberflächlichen Zuschauer den Eindruck, als handle es sich bloss um die Verbesserung des Arbeitslohnes. Dieser Kampf war, wenn man dem Mann der Strasse Glauben schenken will, das Werk von Kommunisten, oder was gleichbedeutend ist, von Extremisten.

Wer aber Jahre hindurch mit der Arbeit in diesem Welthafen vertraut war, konnte wissen, dass die Organisation von der ersten Zeit ihres Bestehens an ein Programm hatte, das u. a. folgende Forderungen enthält:

a) Keine Auszahlung des Arbeitslohnes in Schenken;

- b) Unterkunftsräume und Anwerbestellen für die Annahme von Arbeitern;
- c) Einschränkung der übermässig langen Arbeitszeit;
- d) Bessere Vorsichtsmassregeln zur Verhütung von Betriebsunfällen;
- e) Sicherstellung einer grösstmöglichen Arbeitsgelegenheit für ständige Hafendarbeiter;
- f) Heranziehung der Unternehmer bei sozialen Massnahmen.

Verweilen wir nur einmal bei diesen Problemen, welche sich die Organisation bei passender Gelegenheit zu lösen vorgenommen hat, um keine anderen, von mehr untergeordneter Bedeutung behandeln zu müssen.

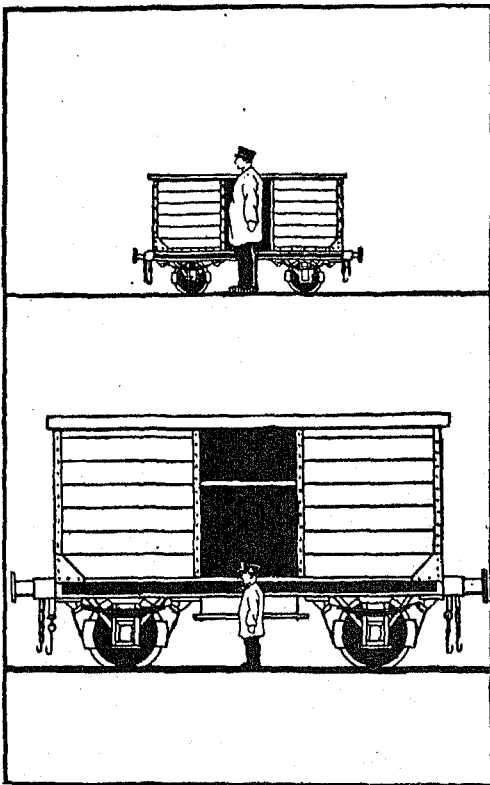
Wer einen richtigen Ueberblick darüber haben will, was in den letzten Jahren in dem belgischen Hafen vorgefallen ist, sei daran erinnert, dass der Arbeitslohn infolge der schwankenden Lebensmittelpreise fortwährend verändert werden musste. Nachdem der belgische Frank 1926 im Wert zurückgegangen war, mussten die Arbeitslöhne zahlenmässig eine gewaltige Steigerung erfahren, damit sie die nötige Kaufkraft behielten.

1914 betrug der durchschnittliche Tagelohn eines Schauermanns Fr. 6.—, 1919 am 1. Februar 1924 Fr. 29.— und im November 1925 Fr. 32.—. Vom Juni 1926 ab erfuhren die Tagelöhne allmonatlich eine Erhöhung, um im Mai 1927 Fr. 52.— zu erreichen.

Im Jahre 1914 und vor dieser Zeit konnte von Verhandlungen mit den Arbeitgebern keine Rede sein. Wenn damals ab und zu ein Streik ausbrach, fanden Beratungen mit den Arbeitgebern durch Vermittlung von Bevollmächtigten des Antwerpener Gemeinderats statt, dem die Verwaltung des Hafens obliegt.

Ende 1919 wurde auf Anregung des Arbeitsministers eine paritätische Hafenkommision eingesetzt, die beschlossen hat, dass bei jeder Steigerung der Indexziffer um 18 Punkte die Tagelöhne um Fr. 1.— erhöht werden sollen. Von einer flotten Abwicklung dieses Systems der gleitenden Lohnskala kann nicht gesprochen werden. Und doch wussten sich die Organisationen stets wieder Geltung zu verschaffen und ist es ihnen

## Die kapitalistische Rationalisierung in der Praxis.



*Der Güterarbeiter.*

**Oben.** Im Januar 1919: im Güterbahnhof Zürich tägliche Ein- und Ausladeleistung = 252 Wagen bei einem Personalbestand von 315 Mann.

**Unten.** Im August 1927: im Güterbahnhof Zürich tägliche Ein- und Ausladeleistung = 549 Wagen bei einem Personalbestand von 225 Mann.

(Aus „Der Eisenbahner“, Zeitung des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes.)

sogar einige Male gelungen, über dieses System hinweg die Tagelöhne um 1 oder 2 Franken zu verbessern.

Die Erfahrung hat uns aber gelehrt, dass je mehr die Indexziffer für die Lebenshaltung stieg, das Verhältnis von Lohn und Kaufkraft umso weniger der Wirklichkeit entsprach. Einer der Gründe, weshalb die Organisation die Aufkündigung des Tarifvertrages per 1. Juli 1928 beschlossen hat, lag gerade darin, dass sie die ganze Argumentation zur Behandlung bringen wollte, die dazu führen konnte, dass der Lohn nicht zahlenmässig, sondern tatsächlich der Teuerung angepasst wird.

#### *Der Kampf im Juni-Juli 1928.*

In der Organisation machten wir uns also darauf gefasst, dass wir, falls uns die Arbeitgeber keine Genugtuung verschaffen sollten, im Juli 1928 durch einen Kampf erobern müssten, was uns recht und billig schien.

Der Antwerpener Hafen trug aber noch stets den Stempel der Zügellosigkeit. Er bot das selbe Bild, das London, Liverpool, Hamburg, Boston, Philadelphia, New-York und noch viele andere Häfen vor 1900 kennzeichnete. Alle diese Häfen waren das Arbeitsfeld für Menschen, die im gesellschaftlichen Leben gescheitert waren. Keine Ständigkeit der Arbeit! Beim Arbeitgeber nicht die geringste Achtung vor dem Arbeiter, und bei dem Docker natürlich auch kein Körnchen Respekt vor seinem Arbeitgeber, weil der eine für den anderen ein namenloser Artikel war.

Wer nun den revolutionären Geist der Antwerpener Hafentarbeiter, der übrigens jedem Docker eigen ist und in ihm durch die Art seiner Arbeit wachgerufen wird, ein bisschen kennt, den darf es sicher nicht wundernehmen, dass eine spontane Bewegung ausbrechen konnte. Schiesspulver braucht nur ein kleines Fünkchen, um zu explodieren.

Aus dem Getue in unserer eigenen, vaterländischen, und in der fremdländischen Presse, die bei jedem Streik von bolschewistischen Brandstiftern träumen, ist ersichtlich, weshalb man zu Unrecht behauptete, dass die Antwerpener Docker nur auf eine telefonische Mitteilung von Moskauer Agenten gewartet hätten, um die Arbeit niederzulegen. Wir haben bei den Verhandlungen, welche während des Streiks geführt wurden, denn auch nachdrücklich betont, dass nicht nur die Lohnfrage von elementarer Bedeutung ist, sondern dass auch die Anwerbung, das Registrierverfahren, ein garantierter Wochenlohn, die wichtigsten Faktoren und Vorbedingungen sind, um die Docker zufriedenzustellen und für die Zukunft grösstmögliche Ruhe im Hafetrieb zu sichern.

Durch unsere Artikel in der Presse, durch das gesprochene Wort bei den Verhandlungen wussten wir dann zu erreichen, dass der tägliche Mindestlohn von

52 auf 56 Franken stieg und dass eine Kommission ins Leben gerufen wurde, die das ganze Problem der Hafentarbeiter untersuchen und Massnahmen zur Verbesserung der herrschenden Zustände vorschlagen sollte.

Vom Juli bis Dezember haben wir uns mit all diesen Problemen befasst und

wir glauben, dass es uns gelungen ist, eine Lösung zu finden, die auf eine gesunde Regelung der Hafentarbeit in der Zukunft hoffen lässt.

In einen folgenden Artikel werden wir auf die Resultate dieser Bemühungen zu sprechen kommen.

C. MAHLMAN.

## Bei den Hafentarbeitern in Nordafrika.

### (II).

Schliesslich wäre noch ein Faktor anzuführen, der die Gewerkschaftsbewegung Algeriens in ihrer normalen Entwicklung aufs schwerste hemmt. Ich habe bereits darauf hingewiesen, dass das reiche, fruchtbare Land offiziell nicht als Kolonie, sondern als Grund und Boden der unteilbaren französischen Republik betrachtet wird, was bedeutet, dass die Gesetze, die für das eigentliche Frankreich gelten, auch für Algerien Gültigkeit haben. Zu diesen Gesetzen gehört selbstredend auch das französische Gewerkschaftsgesetz. Dieses französische Gewerkschaftsgesetz, das i. J. 1884 erlassen wurde, bestimmt nun, dass nur diejenigen, welche das französische Staatsbürgerrecht besitzen, Vorstandsmitglied einer Gewerkschaft sein dürfen. Für Algerien hat dies zu bedeuten, dass die Araber, welche, wie ich bereits bemerkte, keine französischen Staatsbürger sind, einer gewerkschaftlichen Organisation beitreten, nicht aber — ebenso wenig wie ein Italiener oder Spanier — an der Leitung teilnehmen können.

Ich habe persönlich ein beredtes Beispiel für die verhängnisvollen Folgen, welche durch die Anwendung des französischen Gewerkschaftsgesetzes in Algerien entstehen, miterlebt. An einem der algerischen Hafentplätze wurde eine von ca. 250 Hafentarbeitern, ausschliesslich Arabern, besuchte Versammlung abgehalten. Das gesprochene Wort wurde geradezu verschlungen. Die grosse Mehrheit der Anwesenden war bereit, sich einer zu gründenden örtlichen Hafentarbeiterorganisation anzuschliessen, die sich ihrerseits wieder bei der französischen Hafentarbeiterföderation anschliessen sollte. Alles war in Ordnung und so gut wie abgemacht, bis die Frage der Wahl eines Vorstandes aufs Tapet kam und es sich herausstellte, dass man wohl ein paar hundert Mitglieder zur Errichtung einer Gewerkschaft gewinnen konnte, nicht aber einen Mann für den für eine Gewerkschaft nun einmal notwendigen Vorstand, weil alle nur Araber waren, wie ihre Vorfahren, ihre Väter, Grossväter, Urgrossväter und Ururgrossväter, die auf algerischem Boden geboren wurden und lebten, und in ihrem, als ein Stück Frankreich erklärten Land keine Staatsbürgerrechte besaßen. Schliesslich hat man folgende Lösung gefunden: es soll keine unabhängige Gewerkschaft gegründet werden sondern statt deren eine Ortsgruppe einer Hafentarbeitergewerkschaft, die in einem anderen, 90 km von dem fraglichen Ort ge-

legenen Hafentplatz ihren Sitz hat.

Dass in Algerien unter diesen trostlosen Verhältnissen dennoch eine wenn auch nur schwache Gewerkschaftsbewegung besteht, ist ein sprechender Beweis nicht nur für den Mut der wenigen Pioniere, sondern auch dafür, dass die Araber, trotz ihrer niedrigen Entwicklungsstufe, nicht weniger leicht oder nicht schwieriger für die Organisation zu gewinnen sind als die europäischen Arbeiter. An allen von mir genannten 6 Hafentplätzen haben, von einer Ausnahme abgesehen, gut besuchte Versammlungen stattgefunden. Und überall herrschte lebhaftes Interesse, überall waren die Arbeiter bereit, sich zu organisieren, sich bei der in einigen der Plätze bereits bestehenden Organisation anzuschliessen und wo noch keine Gewerkschaft bestand, eine solche zu schaffen.

Bezeichnend für den Geist der algerischen Arbeiter ist ferner die Tatsache, dass sie, obwohl sie schlechter bezahlt werden als die französischen Arbeiter und das Leben in den algerischen Städten nicht oder nur ein klein wenig billiger ist als in den französischen Hafentplätzen, dennoch höhere Beiträge entrichten als ihre Kameraden in Frankreich. Bezahlen diese doch an Beiträgen gewöhnlich die ungeheure Summe von Fr. 4.— = ca. 65 Pf. im Monat. Die Hafentarbeiter in Algier — in dieser Stadt sind 276 organisiert — entrichten Fr. 5.— und die Seeleute, die eine aus 600 Mitgliedern bestehende Gewerkschaft haben, von denen, als ich sie besuchte, 450 auf dem laufenden waren, was an sich schon keine schlechte Leistung ist, bezahlen im Monat Fr. 8.—, d. i. das Doppelte des Beitrages, den ihre Kameraden in Frankreich bezahlen; ferner ist ein Antrag in Behandlung, wonach der Beitrag zwecks Schaffung einer der Organisation anzugliedernden Streikkasse von 8 auf 12 Franken erhöht werden soll.

Die Organisation in Algerien kann den Organisationen im „Mutterland“ auch noch in anderer Hinsicht als Vorbild dienen. Während nämlich in Frankreich die grösstmögliche Dezentralisierung besteht — dort haben Hafentarbeiter, Seeleute, Kraftfahrer und Strassenbahner, jede Gruppe für sich, eigene örtliche Vereinigungen und ihre besonderen nationalen Föderationen —, sind die Seeleute und Hafentarbeiter in Algerien in einer Organisation, mit getrennten Abteilungen für beide Gruppen, vereinigt.

EDO FIMMEN.

(Wird fortgesetzt).

# HAFEN ARBEITER.

Die holländischen Ducker sollen wieder einen Kollektivvertrag haben.

Seit 1924 gab es für die Hafendarbeiter Amsterdams und Rotterdams keinen Tarifvertrag mehr. Dem holländischen Transportarbeiterverband ist es trotzdem gelungen, die bestehenden Bedingungen aufrechtzuerhalten und im März v. J. hat er beschlossen, dass es an der Zeit sei, einen neuen Arbeitsvertrag zu fordern. Die Gelegenheit wurde auch dazu benutzt, um eine Reihe von Verbesserungen zu fordern, wie Altersrente für Hafendarbeiter im Alter von 65 Jahren, sechsätziger jährlicher Urlaub für ständige Hafendarbeiter und je ein Tag für je 75 im vergangenen Jahr gearbeitete Schichten (½ Tag) für Gelegenheitsarbeiter, ein garantierter Taglohn (2 halbtägige Schichten) für Gelegenheitsarbeiter, wenn eine Arbeit aufgenommen wird, bessere Einteilung der Tag- und Nachtschichten, Mitspracherecht in der Hafendreserve und Gültigkeit der Vertragsbestimmungen für alle Hafendarbeitergruppen.

Die Arbeitgeber haben zunächst mit allen Mitteln versucht, die Sache auf die lange Bank zu schieben; neuerdings machten sie aber eine Reihe von Zugeständnissen, die zu der Hoffnung berechtigen, dass der neue Vertrag eine wesentliche Verbesserung des alten darstellen wird. Es soll nun eine paritätische, aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern zusammengesetzte Kommission ins Leben gerufen werden, welche die Pensionsfrage zu prüfen hat. Ferner haben die Arbeitgeber einen jährlichen Urlaub von 3 Tagen für alle ständigen und Gelegenheitsarbeiter, soweit sie Kartenarbeiter sind, angeboten; auf erneute Vorstellungen des Verbandes hin erwägen sie nun eine Verlängerung desselben auf 6 Tage für die ständigen Arbeiter. Was die Frage des Mitspracherechtes betrifft, so sind die Arbeitgeber, obgleich sie die Forderung als solche abgewiesen haben, bereit, mit dem Verband über die Möglichkeit einer anderen Regelung, wodurch die Arbeiter eine mehr beratende Stimme erhalten sollen, zu diskutieren. Der Vertrag wird auf die Dauer von mindestens zwei Jahren Gültigkeit haben, wonach er, sofern ihn keine der Parteien aufkündigt, automatisch verlängert werden soll.

Ein weiterer Erfolg der französischen Ducker.

Die französischen Ducker haben durch Erlangung einer Lohnerhöhung in La Rochelle-Pallice einen weiteren Erfolg zu verzeichnen. Die Hafendarbeiter an diesem Platze legten am 3. Januar wegen einer Lohnerhöhung von täglich 2 Franken die Arbeit nieder. Dieser Kampf wurde am 11. Januar eingestellt, nachdem sie durch Aufbesserung ihres Lohnes auf Fr. 37.— einen Sieg davongetragen hatten. Die Ducker von La Rochelle, die in einen Sympathiestreik getreten waren, haben am selben Tage die Arbeit wieder aufgenommen.

Im Hafen La Rochelle-Pallice ist vor kurzem auch eine Vereinbarung getroffen worden, wonach Verbandsmitglieder künftig bei der Zuweisung von Arbeit den Vorzug erhalten.

Hafendarbeiterkampf in Island.

Aus Island wird uns gemeldet, dass die Hafendarbeiter von Hafnarfjord seit dem 1. Januar im Streik stehen. Sie verlangen, dass die Verbandsmitglieder bei der Arbeitszuweisung in erster Linie berücksichtigt werden.

Transportarbeiterstreik in Rio de Janeiro.

Die Transportarbeiter bei der Companhia Cervejaria Brahma, einer grossen Brauerei in Rio de Janeiro (Brasilien), traten Ende Dezember wegen einer Lohnerhöhung von 50 \$000 monatlich (1 \$000 oder Milreis = ca. 50 Pf.) in den Streik. Die Gesellschaft hat den Kraftfahrern 420 \$000, den Fuhrleuten 330—350 \$000 und den Gehilfen 270—290 \$000 monatlich be-

zahlt, während sich die Löhne in anderen Transportunternehmen für diese Gruppen auf 500, 400 und 350 \$000 belaufen. Die tägliche Arbeitszeit beträgt 12 Stunden. Von den 300 in Frage kommenden Arbeitern setzen 6 unter Bewachung der bewaffneten Polizei die Arbeit fort. Die bei der I.T.F. angeschlossene Associação de Resistencia dos Cocheiros, Carroceiros e Classes Anexas, unter deren Leitung der Streik erklärt wurde, ist siegesgewiss.

# STRASSEN BAHNEN

Reichsmanteltarifvertrag für das Personal der städtischen Strassenbahnen in Deutschland.

Nach langen und schwierigen Verhandlungen kam es unterm 14. Dezember v. J. zum Abschluss eines Reichsmanteltarifvertrages für die kommunalen Strassenbahnunternehmen. Ursprünglich wollten die Gemeinden in den bestehenden Arbeitsbedingungen eine Reihe von Verschlechterungen durchführen; die Personalorganisationen hatten daher keinen leichten Stand, als sie versuchten, diese Pläne zum Scheitern zu bringen und für die Bediensteten einige Verbesserungen zu erlangen.

Nachstehend geben wir kurz zusammengefasst die Hauptbestimmungen des neuen Vertrages wieder:

Die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit beträgt 8 Stunden, wozu für Führer und Schaffner die Vorbereitungs- und Abschlussdienstleistungen, sowie die Wendezeiten an den Endhaltestellen treten. Diese Wendezeiten werden bis zu 5 Minuten auf die Stunde reiner Fahrzeit mit 100%, darüber hinaus mit 50% des vollen Arbeitsverdienstes (ohne Kinder- und Hausstandszulage) vergütet. Für Vorbereitungs- und Abschlussdienstleistungen werden dem Führer 10, dem Schaffner 15 Minuten je Dienstschiecht mit dem vollen Arbeitsverdienste vergütet. Für Arbeit an Sonn- und Wochenfeiertagen wird kein Zuschlag gewährt. Der bezahlte jährliche Urlaub beträgt:

nach dem 1. Dienstjahr . . . . .	4 Tage
„ „ 3. „ . . . . .	7 „
„ „ 5. „ . . . . .	10 „
„ „ 10. „ . . . . .	14 „
„ „ 20. „ . . . . .	17 „

Bedienstete von mehr als 45 Jahren haben Anspruch auf einen um 3 Tage längeren Urlaub. In den Städten mit über 500 000 Einwohnern, in denen die Gemeindearbeiter einen längeren Urlaub erhalten, kann den Strassenbahnbediensteten durch örtliche Vereinbarung ein Zusatzurlaub gewährt werden. Es sind ferner einige Änderungen eingetreten in bezug auf Krankenlohn, Dienstkleidung und Urlaub in besonderen Fällen.

Dieser neue Vertrag stellt infolge der unterschiedlichen Verhältnisse in den deutschen Städten nicht für alle Bediensteten den selben materiellen Fortschritt dar. Die Personalorganisationen werden in Zukunft es als ihre wichtigste Auf-

gabe betrachten, eine grössere Einheitlichkeit der Arbeitsbedingungen zu schaffen, um darnach eine Aktion für allgemeine Verbesserungen einleiten zu können. Mit dem neuen Vertrag ist bereits ein Schritt in dieser Richtung getan worden.

Lohnbewegungen bei den französischen Strassenbahnen.

Nach achtätzigem Streik, der am 6. Januar sein Ende nahm und wobei das Personal eine bewundernswerte Solidarität an den Tag legte, vermochte das Strassenbahnpersonal von Calais u. a. Gehaltsaufbesserungen von durchschnittlich Fr. 1.75 im Tag zu erlangen.

In Reims haben die Strassenbahnbediensteten das Jahr mit einem 36stündigen Streik begonnen, der nach fruchtlosen Einigungsverhandlungen mit der Direktion infolge deren hartnäckiger Haltung ausgebrochen war. Der Streik, an dem sich das ganze Personal beteiligte, veranlasste den Bürgermeister von Reims, einzugreifen. Nachdem dem Bediensteten versprochen worden war, dass der Vertrag eingehalten und zur Prüfung ihrer Forderungen eine Schlichtungskommission eingesetzt werde, nahmen sie am 2. Januar um 3 Uhr nachm. die Arbeit wieder auf. Einige Tage darauf trat die Schlichtungskommission zusammen mit dem Ergebnis, dass die Löhne wie folgt festgesetzt wurden (die früheren Sätze stehen in Klammern): Schaffner und Führer: Fr. 29.85 täglich (Fr. 28.40); gelehrte Arbeiter: Fr. 4.— in der Stunde (Fr. 3.77); angelehrte Fr. 3.50 (Fr. 2.80) und ungelernete Fr. 3.— (Fr. 2.45). Das weibliche Betriebspersonal erhielt eine Aufbesserung von 50 Franken monatlich.

Die erzielten Resultate stehen weit hinter den von der Gewerkschaft aufgestellten Forderungen zurück. Die Organisation ist fest entschlossen, sich weiterhin dafür einzusetzen.

Nach Einreichung von Forderungen sind weitere Erfolge erzielt worden in Nemes (allgemeine Aufbesserung von durchschnittlich Fr. 3.— im Tag und jährlicher bezahlter Urlaub von 7 Tagen), in Pau (Erhöhung des täglichen Verdienstes um Fr. 2.—, Erhöhung der Kleiderzulage, jährlicher Urlaub von 5 Tagen) und in Nantes (Aufbesserungen von 10 bis 20 Franken monatlich, Erhöhung der Kleiderzulage, jährlicher Urlaub von 13 Tagen etc.).

Der Landesverband der Strassen- und Kleinbahner in Belgien fordert Bezahlung eines 13. Monats für 1928.

In seiner Sitzung vom 3. Januar hat der belgische Landesverband der Strassen- und Kleinbahner beschlossen, an die Landesgesellschaft der Kleinbahnen die Forderung zu stellen, dass dem Personal für 1928 ein dreizehnter Gehaltsmonat, einschliesslich aller Zulagen, ausbezahlt werde. Bei der Begründung dieser Forderung hat sich der Verband auf die kürzlichen Beschlüsse berufen, welche die belgische Regierung und die Landesgesellschaft der Eisenbahnen hinsichtlich ihrer Bediensteten getroffen haben.

# KRAFT FAHRT

IRLAND.

Schwere steuerliche Belastung der Omnibusse. Ein Gesetzentwurf sieht für die Omnibusse im Personenverkehr eine Wegsteuer vor von 1 d. je Meile (1,6 km) bei Beförderung von höchstens 26 Fahrgästen von 1½ d. bei höchstens 36 und von 2 d. bei über 36 Fahrgästen. Mit dieser einseitigen Belastung des Omnibusverkehrs soll der irische Finanzminister ausser einer Steigerung der Staatseinnahmen um ca. £ 55 000 jährlich eine Verminderung der Omnibusse um etwa die Hälfte im Auge haben.

ENGLAND.

Zusammenwirken von Eisenbahnen und Autozwecks Uebernahme und Betrieb von Omnibus-

linien in Westengland haben die „Great Western Railway Company“ und die „National Omnibus Company“ eine neue Gesellschaft mit einem Aktienkapital von £ 1 000 000 gegründet, wovon man sich eine bedeutend bessere Bewilligung des Verkehrs, besonders von und nach den entlegeneren, von der Eisenbahn nicht bedienten Landorten Westenglands verspricht.

**Gesetz für grössere Verkehrssicherheit.** Nach der zweiten Lesung im Oberhaus ist an die staatliche Verkehrskommission ein von Vicomte Cecil eingereichter Gesetzentwurf überwiesen worden, der im wesentlichen vorsieht: 1) Falls man auf einer Geschwindigkeitsgrenze für Kraftfahrzeuge bestehen bleibt, Festsetzung einer solchen, die auch tatsächlich eingehalten wird. 2) Mechanische Vorrichtung zur Verhinderung eines rücksichtslosen Fahrens durch Dörfer, an Wegkreuzungen oder anderen, für schnelles Fahren besonders ungeeigneten Stellen. 3) Zwangsversicherung Dritter, um geschädigten, bzw. unfallverletzten, mittellosen Personen eine Entschädigung zu sichern. 4) Vorbeugende Massnahmen, um zu verhindern, dass ungeeignete oder rücksichtslose Fahrer einen Führerschein erhalten oder nach Uebertretung des Gesetzes weiterhin fahren dürfen.

**Kantinen für das Londoner Omnibus- und Untergrundbahnpersonal.** Die Londoner Allgemeine Omnibusgesellschaft hat nun in der Leyton-Wagenhalle eine Kantine für das Personal einrichten lassen. Für obige Arbeiterkategorien bestehen jetzt in London 45 Spelschalen, die teilweise die ganze Nacht geöffnet sind. In 24 Stunden werden insgesamt ca. 25 000 Mahlzeiten verabreicht. Vor ihrer Verwendung werden sämtliche Nahrungsmittel von einem Nahrungsmittelchemiker auf ihre Güte geprüft. Eine aus Fleisch, Gemüsen, Zuspise, warmem Getränk und Butterbrot bestehende Mahlzeit kostet 10½ d.

#### BELGIEN.

**Organisierung der Kraftfahrer.** Der belgische Transportarbeiter-Verband hat als weiteren Erfolg seines für die Kraftfahrer eingeleiteten Propagandafeldzuges die Errichtung einer Kraftfahrersektion in Antwerpen zu verbuchen.

#### SPANIEN.

**Streik der Kraftdroschenführer von Barcelona.** Mit Wirkung ab 1. Januar wurde ein neues Strafgesetz eingeführt, das für die Kraftfahrer bei Automobilmfällen schwere Gefängnisstrafen vorsieht. Als Protest dagegen sind die Kraftdroschenchauffeure Barcelonas in den Streik getreten.

Ferner wurde eine **Regelung für den kommunalen und interkommunalen Verkehr** in Kraft gesetzt, mit der auch neue Verkehrszeichen eingeführt werden. U. a. wird vorgeschrieben, dass die Kraftwagen mit Richtungsanzeigern ausgerüstet sein müssen. Die Einheitlichkeit des Gesetzes, dessen Einführung die spanische Transportarbeitergewerkschaft für notwendig hielt, leidet jedoch durch die Klausel, dass jede Gemeinde für den lokalen Verkehr Sonderbestimmungen erlassen kann. Diese müssen sich allerdings in den Rahmen der neuen Regelung einpassen.

#### DEUTSCHLAND.

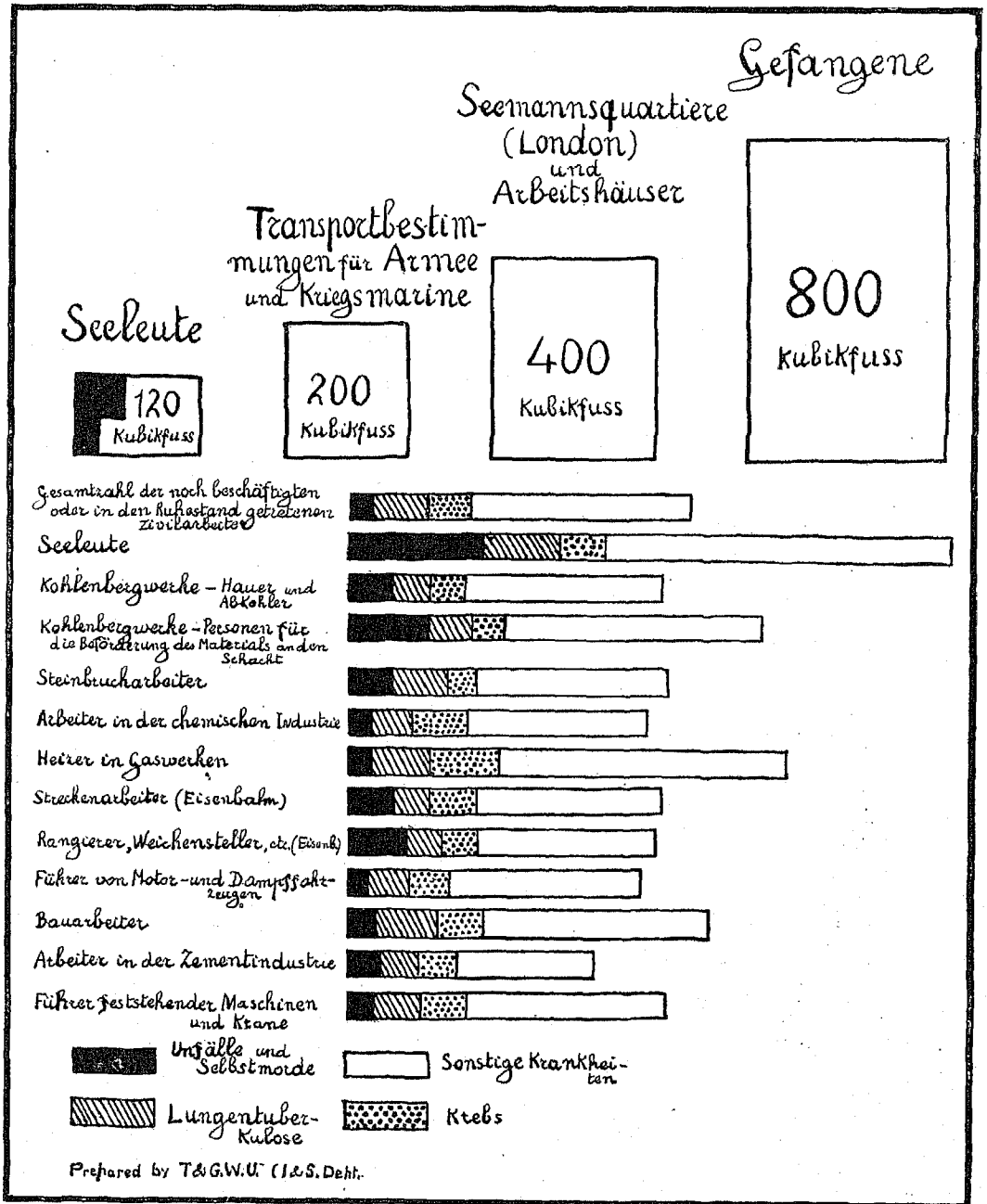
**Erfolgreicher Kampf gegen das Prozentensystem.** Die nach Kündigung ihres Tarifvertrages eingereichten Forderungen der Chemnitzer Kraftdroschenführer wurden von den Arbeitgebern damit beantwortet, dass diese statt des bisherigen festen Wochenlohns das Prozentensystem einführen wollten. Sie versuchten ferner, den freien Sonntag sowie die regelmässigen Schichten ganz abzuschaffen. Ein wochenlanger Kampf tobte, wobei den Besitzern erklärt wurde, dass lieber auf den Tarifvertrag verzichtet werde als auf das schändliche Prozentensystem einzugehen. Der Kraftdroschenführer habe wie jeder andere Kraftwagenführer Anspruch auf einen festen Wochenlohn. Die Bewegung endigte mit einem vollen Erfolg der Arbeiter, indem die Unternehmer einen zunächst abgelehnten Schiedsspruch, der den Forderungen der Droschenführer Rechnung trug, fast restlos anerkannt haben.

# SEELEUTE

## Das „gesunde“ Seemannsleben.

„Seafarers' Record“ No. 3, die neue, von der Seemannssektion des englischen Transportarbeiter-Verbandes herausgegebene Werbezeitschrift, bringt die bei-

den nachstehend wiedergegebenen statistischen Darstellungen, die eigentlich für sich selbst sprechen.



Aus der ersten geht hervor, dass ein Verbrecher in Grossbritannien in seiner Zelle mehr Raum hat als 6 Seeleute zusammen an Bord eines englischen Schiffes.

Die zweite Zeichnung zeigt die grosse Sterblichkeit unter den Seeleuten im Vergleich zu derjenigen in anderen Berufen. Dieser Darstellung ist die Sterblichkeit unter 1000 erwachsenen Männern aus der Bevölkerung Grossbritanniens zugrundegelegt. Es geht daraus deutlich

hervor, dass der Tod unter den Seeleuten viel mehr Opfer sucht und findet als unter anderen Kategorien der arbeitenden Bevölkerung.

Es wäre interessant, solche Zusammenstellungen über die Sterblichkeit unter den Seeleuten auch aus anderen Ländern zu erhalten. Diese würden wahrscheinlich zeigen, dass die Verhältnisse in anderen Ländern nicht viel besser sind.

## Arbeitsverträge in Galicien (Spanien).

Die *Sociedad de Camareros y Cocineros Marítimos, Maitres de Hotel, Enfermeros y Similares „La Internacional“* in Vigo (Spanien), ein kleiner der I.T.F. angeschlossener Verband der Köche, Stewards etc., hat vor kurzem mit den Vertretern von Schiffahrtsgesellschaften, welche sich mit der Beförderung von Auswanderern befassen, zwei Kollektivverträge (einen für Köche und einen für Stewards) abgeschlossen, die in ihrer Art interessant und ungewöhnlich sind.

Die Gesellschaften verpflichten sich bei Geldstrafen von 100 bis 1000 Peseten, für die Bedienung spanischer Auswanderer niemanden anzuheuern, der nicht Mitglied des Verbandes ist. Bezüglich der Bemanningsskala gelten folgende Mindestbestimmungen: ein Steward auf je 25 Fahrgäste (3. Klasse) und jede weiteren angefangenen 25, und eine Aufwärterin, ein Koch, ein Hilfskoch und ein Kochsjunge für je 200 oder jede angefangenen 200 Passagiere.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt acht Stunden. Für Ueberarbeit ist ein 50%iger Zuschlag zu gewähren. Die Heuersätze betragen im Tag:

	Peseten *)
Koch . . . . .	15
Hilfskoch . . . . .	10
Kochsjunge . . . . .	9
Steward . . . . .	10
Krankenpfleger . . . . .	10
Aufwärterin . . . . .	7
Krankenpflegerin . . . . .	7
Nachtsteward . . . . .	10
Anrichtekoch . . . . .	10
Geschirraufwäscher und Aufwärt- tergehilfe . . . . .	10

In den Verträgen werden ferner die Pflichten und Obliegenheiten jeder Charge begrenzt und genau festgelegt. Eine interessante Einzelheit ist, dass die Gesellschaften kein Recht haben, direkt Strafen aufzuerlegen, sondern sie müssen jeden einzelnen Fall einem aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern bestehenden Ausschuss, dessen Vorsitz der Präsident der Paritätischen Kommission inne hat, unterbreitet werden.

Die Verträge gelten in der ganzen galicischen Provinz, d. h. in den Häfen Vigo, Villagarcia und Corunna, sowie für alle ausländischen Schiffe, welche zur Aufnahme von Emigranten in diesen Häfen anlegen. Sie traten am 1. Januar 1928 in Kraft und haben zwei Jahre Gültigkeit.

\*) 1 Peseta = ca. 65 Pf.

### Streik auf Island.

In No. 21 unseres Presseberichtes, Jahrgang 1928, teilten wir mit, dass die isländischen Seefischer und Seeleute den Tarifvertrag aufgekündigt haben.

Für die Fischer hat die Organisation folgende Forderungen gestellt: 7%ige Aufbesserung der Monatsheuer; Erhöhung der Sonderzulage für die Leber um 60% und ein Zulage von  $\frac{1}{3}$ % vom Verkaufspreis des auf Eis gelagerten Kabeljau. Am 27. Dezember hat der Schlichter einen Vermittlungsvorschlag gemacht, wonach eine Heueraufbesserung von  $7\frac{1}{2}$ %, eine Er-

höhung der Leberzulage von 25% und für die im Fang von auf Eis zu lagerndem Kabeljau beschäftigten Arbeiter eine Zulage von 15% gewährt werden soll.

Beide Parteien haben diesen Vorschlag abgelehnt, worauf am 1. Januar 1929 der Streik erklärt wurde. Die Bewegung, welche 6-700 Mann umfasst, ist noch nicht allgemein, weil die Reeder den Fischern einen Streich gespielt haben. Jene haben nämlich ihre sämtlichen Fahrzeuge (30 an der Zahl und 14 andere, welche nicht der Reedervereinigung gehören und wovon 6 unter englischer Flagge fahren) unmittelbar nach dem 1. Januar zum Fang ausgeschickt und diese Schiffe konnten nicht vor der zweiten Hälfte des Januar wieder zurück sein. Am 17. Januar kehrten 19 Fahrzeuge nach Island zurück, wo die Besatzungen an Land gingen. Inzwischen versuchen die Reeder, die Rückkehr der übrigen möglichst lang hinauszuschieben, indem sie sie nach England fahren lassen, um dort sich ihres Fanges zu entledigen. Auf diese Weise zwingen sie die Besatzungen, an Bord zu bleiben. Zweifellos wird der Streik von langer Dauer sein, besonders da die Reeder im vergangenen Jahre grosse Gewinne eingeheimst haben.

Am 2. Januar ist der Tarifvertrag für 14 kleine Trawler, welche mit Angelleinen fischen, gekündigt worden. Für diese Mannschaften wurde eine Heueraufbesserung von 20% sowie eine prozentuale Zulage für jede Tonne gefangener Fische erzielt.

Für die Handelsflotte, welche 6 Schiffe zählt und für die der Tarifvertrag ebenfalls gekündigt wurde, konnte noch kein neuer Vertrag abgeschlossen werden. Zurzeit liegen 4 der Schiffe in isländischen Häfen. Wenn vor dem 20. Januar der Vertragsabschluss nicht erfolgt, wird ein Streik nicht zu vermeiden sein. Die Bewegung umfasst ca. 70 Mann.

### Die Kollektivverträge in Schweden.

Die Kollektivverträge für das Deck- und Maschinenraumpersonal, das in der Schifffahrt auf dem Millar-See und in der Umgebung Stockholms beschäftigt ist, wurden auf ein weiteres Jahr verlängert.

Der zwischen der Schwedischen Reedervereinigung für die Binnenschifffahrt und dem Seeleute-Verband abgeschlossene Tarifvertrag ist von beiden Parteien gekündigt worden. Der Vertrag läuft am 31. Januar 1929 ab. 500 bis 600 Mann fallen unter ihn.

Die Verhandlungen zwischen der Schwedischen Reedervereinigung und den Seeleuteverbänden mussten am 18. Januar ergebnislos abgebrochen werden. Die Regierung hat nun eine aus 3 Mitgliedern bestehende Schlichtungskommission ernannt. Bekanntlich läuft der Vertrag am 31. Januar ab.

### Furuseth und die Katastrophe der „Vestris“.

In einer Polemik über die „Vestriskatastrophe“ erklärte Andrew Furuseth, der greise Führer der amerikanischen Seeleute, u. a.: „Unglücksfälle zur See von solchen Umfange wie derjenige der „Vestris“ werden so lange vorkommen als wir weiterhin Fahrzeuge mit unerfahrenen Offizieren zur See zu schicken und, was noch schlimmer ist, mit Besatzungen, die nicht in der Lage sind Befehle erfahrener Offiziere auszuführen.“

In dieser Hinsicht sind die amerikanischen Schiffe noch schlechter ausgerüstet als die europäischen Fahrzeuge und wir haben allen Grund dazu, uns nicht nur auf eine Wiederholung einer Katastrophe wie derjenige der „Vestris“ gefasst zu machen sondern auf noch viel schwerere Unglücksfälle.“

Die europäischen Seeleute haben von einer so ernsthaften und sachkundigen Person wie Furuseth noch nie ein derartiges Kompliment bekommen. Allgemein gesprochen kann man also behaupten, dass die europäischen Seeleute hinsichtlich ihrer beruflichen Kenntnisse über den amerikanischen stehen, obwohl ihre Heuern keinen Vergleich mit denjenigen ihrer Kollegen jenseits des Ozeans aushalten können.



### Forderungen auf dem Gebiet der Hilfssprache.

„Sennaciulo“ vom 27. Dezember meldet, dass der im Dezember v. J. abgehaltene Kongress der schwedischen sozialdemokratischen Jugendorganisation, die mit ihren über 42 000 Mitgliedern in der Jugend-Internationale an zweiter Stelle steht, einmütig folgenden Beschluss gefasst hat:

Die Organisation werbe auf jede Art und Weise für die internationale Sprache Esperanto, veranlasse die Mitglieder zur Erlernung der Sprache und deren Anwendung bei den internationalen Verbindungen. Die Organisation unterstütze moralisch die allgemeine Esperantobewegung und erstrebe die Veranstaltung von Kursen durch den Rundfunk“.

Am Kongress nahmen 330 Delegierte teil.

### Praktische Anwendung des Esperanto.

Das von der chinesischen nationalistischen Regierung unterhaltene Büro für Internationale Beziehungen hat vor kurzem an die Esperanto-Delegierten der ganzen Welt ein gut illustriertes Buch verschickt, in dem die während der japanischen Besetzung Tsinans verursachten Schäden an Gut und Blut beschrieben werden.

Die Direktion der Filmunternehmung „Metro-Goldwyn-Mayer“ in Los Angeles, die sich bisher für Esperanto nicht interessiert hat, weil sie es nicht benötigte, hält nun nach einem im „Heroldo de Esperanto“ vom 7. Dezember 1928 wiedergegebenen Interview eine Welthilfssprache für ihre neuen (sprechenden) Filme „für unbedingt notwendig“.

### Postflugverkehr.

Der Generalsekretär der Internationalen Liga der P.T.T.- (Post-, Telegraphen- und Telephon-) Esperantisten hat, wie das „Lien des P.T.T.“ berichtet, von der Direktion der Farman-Linien folgenden Brief erhalten:

„Zufolge des über die Anwendung des Esperanto im Postflugverkehr stattgefundenen Meinungsaustausches haben wir das Vergütigen, Ihnen mitzuteilen, dass wir nach Prüfung der Frage zu der Ansicht gelangt sind, dass tatsächlich nur Esperanto die durch die Verschiedenheit der Sprachen entstandenen Schwierigkeiten beheben kann.“

Die Direktion der Farman-Linien hat daher beschlossen, ihr Flugpersonal Esperanto erlernen zu lassen. Da im Postflugverkehr der Rundfunk mehr und mehr benutzt wird, ist es notwendig, dass die radiotelegraphischen Stationen zu Lande mit unseren Flugzeugen in dieser Sprache korrespondieren können.

Ferner machen wir die Radiotelegraphisten durch Ihre Vermittlung darauf aufmerksam, wie wichtig die Erlernung des Esperanto ist und wir geben der Hoffnung Ausdruck, dass durch deren kräftige Mitarbeit bei der so sehr erwarteten Lösung des Sprachenproblems bald ein Riesenschritt vorwärts gemacht werde“.

gez. FARMAN.

## American Hotel, Amsterdam.

Erstklassiges Hotel, Restaurant  
und Café.

Lage im Zentrum der Stadt.  
Versammlungslokale usw.  
Mässige Preise.