

WIRTSCHAFTLICHE

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**

INHALTSVERZEICHNIS.

Die Organisierung des Friedens	25
Wider den Faschismus!	26
Eisenbahner :	
Die englischen Eisenbahngewerkschaften fordern Verstaatlichung von Eisenbahn und Auto	27
Der Dank des italienischen Eisenbahnpersonals	28
Die deutschen Eisenbahner und das Dawesgutachten	28
Transportarbeiter :	
Die Entwicklung der Hafendarbeit in Antwerpen	29
Hafenarbeiter:	
Bemerkungen	30
Strassenbahnen :	
Bemerkungen	30
Krafftahrt :	
Bemerkungen	30
Seeleute :	
Bemerkungen	31
Vergleichende Aufstellung über die Seemannsheuern in verschiedenen Ländern	32
Mitteilungen des Sekretariats	32
Esperanto	32

Die Organisierung des Friedens.

Die vergangenen Wochen haben wieder einmal gezeigt, wie gering das Vertrauen ist, das die Regierungen und die Völker in die gegenseitigen Erklärungen über ihre Friedfertigkeit haben — trotz Genf und Washington, trotz Locarno-Verträgen und Kellogg-Pakten.

Eine holländische Tageszeitung veröffentlicht einen sog. militärischen Geheimvertrag zwischen zwei Nachbarstaaten. Die Presse der ganzen Welt nimmt den Fall auf. In den einzelnen Ländern wird die öffentliche Meinung aufgepeitscht zugunsten der eigenen Regierung, der eigenen Nation und gegen Regierung und Volk eines anderen Landes. Man interpelliert in den Parlamenten. Regierungserklärungen werden abgegeben; unbesehen wird ihnen Glauben geschenkt, gerade als ob eine Regierung noch nie bewusst eine lügenhafte Erklärung abgegeben hätte.

Blitzartig erhellt aus dieser ganzen Geschichte der Veröffentlichung eines gefälschten Dokumentes, wie wenig nötig ist, um die nationalistischen und chauvinistischen Instinkte bei den Völkern wachzurufen und zu reizen und eine Sphäre voll Kriegsgerüchten und -möglichkeiten zu schaffen. Und rücksichtslos hat diese Geschichte offenbart, wie wenig die Welt, auch die Arbeiterklasse, aus dem Weltkrieg, der der letzte gewesen sein soll, gelernt und wie viel sie in den 10 Jahren, die seit dem Abschluss der sogenannten Friedensverträge verflossen sind, wieder vergessen hat.

Mehr denn je ist Wachsamkeit geboten. Mehr denn je ist eine fortwährende Anti-Kriegspropaganda notwendig. Aber vor allem ist mehr denn je notwendig, dass die Arbeiterbewegung national und international die Massnahmen zu einer systematischen Bekämpfung der drohenden Kriegsgefahr ergreift.

Der im Dezember 1922 abgehaltene Friedenskongress des I. G. B. hat dies deutlich in folgender Erklärung ausgesprochen:

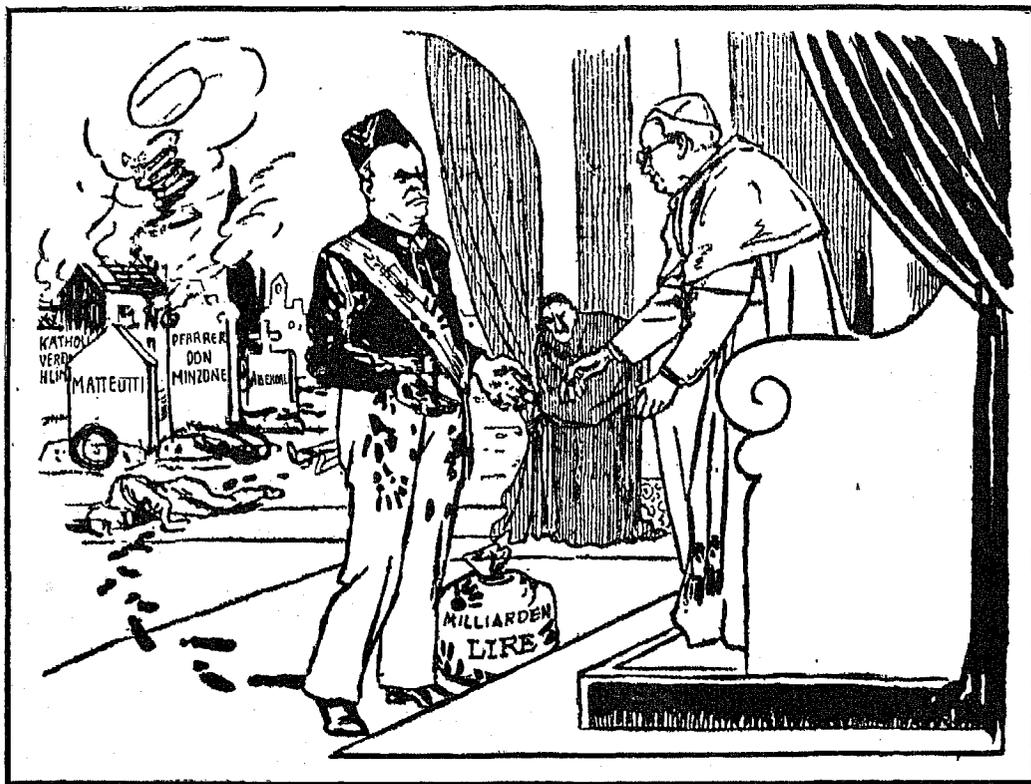
„Die Arbeiterschaft kennt in ihrem Kampf um den Frieden kein Ruhen und kein Rasten mehr; sie ist zur erbittertsten und rücksichtslosesten Gegenwehr entschlossen, und eher als dass sie noch einmal gemeinsam mit der Bourgeoisie Krieg führt, steigt die Arbeiterschaft in die Strassen hinab zum Kampfe gegen die Bourgeoisie, um den Frieden, wenn nötig, durch den offenen Aufstand in Stadt und Land zu erkämpfen.“

Bis zur Stunde ist unterlassen worden, dazu auch nur die allerersten Massnahmen zu ergreifen.

Es ist höchste Zeit, dass damit begonnen wird.

WIDER DEN FASZISMUS!

VERSÖHNUNGSFEST.



Arbeiter-Zeitung, Wien.

Der Faschismus — eine ständige Kriegsgefahr.

Italienische Flottenrüstungen.

„Die Kriegsrüstungen der italienischen faschistischen Regierung nehmen — zu Land, zur See und in der Luft — ein immer schnelleres Tempo, einen immer drohenderen Charakter an.

Der faschistische Ministerrat hat kürzlich, in seiner Sitzung vom 25. Januar, den Bau von zwei neuen Panzerkreuzern, 2 leichten Kreuzern, 4 Torpedobootzerstörern und 5 Unterseebooten beschlossen. Die Aufträge zum Bau werden schon vergeben, und mit der Ausführung soll noch in diesem Frühjahr begonnen werden.

Diese neuesten Aufträge mitgerechnet, hat die faschistische Regierung bisher um nicht weniger als

6 Panzerkreuzer,
18 leichte Kreuzer,
24 Torpedobootzerstörer und
30 Unterseeboote

die italienische Kriegsflotte vermehrt.

Dabei darf nicht vergessen werden, dass die faschistische Regierung in den letzten Jahren aus staatlichen Mitteln auch eine ganze Anzahl modernster Rieseneinheiten für die Handelsflotte bauen liess, Riesenschiffe von bisher unübertroffener Geschwindigkeit, die sich infolge ihrer ganzen Konstruktion nicht für den Handelsverkehr eignen und nur mit grossem Defizit als Handelsflotte verwendet werden können. Sie werden mittels enormer Regierungs-

Subventionen instand gehalten, um im gegebenen Augenblick bewaffnet und in kürzester Zeit in moderne Kriegsschiffe umgewandelt werden zu können.“

(Internationaler Antifaschisten-Kongress.)

Ein Internationaler Antifaschisten-Kongress.

„Wie in der letzten Nummer mitgeteilt, hat der Generalrat der Konzentration (Anti-Faschistische Konzentration - d. Red.) die Einberufung eines Internationalen Antifaschisten-Kongresses erwogen. Die Tagesordnung zu diesem Kongresse soll folgende Punkte umfassen :

- 1.) Der Faschismus als Kriegsgefahr.
- 2.) Die Koalitionsfreiheit und der Faschismus.
- 3.) Der Faschismus und die öffentliche Freiheit.
- 4.) Die wirtschaftliche Lage, wie sie durch den Faschismus geschaffen worden ist.
- 5.) Der internationale Kampf gegen den Faschismus.

Ferner werden auf dem Kongresse noch Mitteilungen erfolgen über die Presse, die Schule und die Justiz unter dem faschistischen Regime.

Der Hauptvorstand ist beauftragt worden, Anschlussklärungen entgegenzunehmen, die Berichtstatter anzuweisen, Ort und Zeitpunkt der Tagung festzusetzen und Richtlinien für den Kongress auszuarbeiten.“

(Libertà.)

Der Papst verzeiht! . . .

„... Wenn der Papst heute seinen Frieden macht mit dem Faschismus, dann muss sein Blick weiterreichen, über die Gestalten derer hinaus, die sein Glaube seiner Seelsorge anheimstellt, denn auch ausserhalb dieser seiner Herde trägt man Menschenantlitz. Und sein Blick wird ihm viele Hunderte, im Todeskampf verzerrte Antlitze zeigen, vom namenlosen Landarbeiter, dem die Schwarzhemden den Schädel einschlugen, weil die Agrarier sie für diese Einschüchterungsmethoden bezahlten, vom Gewerkschaftler, der zu seiner Sache stand wie der Soldat zur Fahne, zu den grossen Bekennern, deren Namen nie sterben werden. . . . Und über die Toten und über die Lebenden ragen die Gestalten Matteottis und Amendolas in die Geschichte hinein, ungerächt, ein ewiges Schandmal derer, die sie morden liessen.

Für all dieses hat der Vatikan Verzeihung. . . .“ (Wiener Arbeiterzeitung.)

Praktiken beim Mitgliederfang für die faschistische Partei.

„Dass unter dem Faschismus alles aufgebaut und erkünstelt ist, weiss man schon lange; man kennt aber nicht immer die schlechten Mittel, zu denen man greift, um die sogenannten „freiwilligen Anschlussklärungen“ zu erlangen. Ein Licht auf diesen Sachverhalt wirft der nachstehend geschilderte typische Fall. Der Generaldirektor der Staatsbahnen, G. U. Oddone, hatte die Dienstchefs angewiesen, zum 1. Januar 1929 die Beförderungslisten aufzustellen. Aus Sparsamkeitsrücksichten sollte nur ein Drittel der besten in Betracht kommen. Nun stellt sich fast im letzten Augenblick der Sekretär der faschistischen Eisenbahner, Kommandant Barisonzo, der in der Eisenbahnhierarchie den Posten eines Inspektors bekleidet, beim Direktor ein (d. i. ungefähr, wie wenn ein Leutnant mit dem Oberbefehlshaber des Heeres sprechen würde) und teilt ihm mit, dass die Beförderungskommission sich die Mühe sparen könne, auf die Beförderungslisten diejenigen Beamten zu setzen, welche nicht der Eisenbahner-Vereinigung der faschistischen Partei angehören, denn diese würden gestrichen werden. Auf eine solche Behauptung hin beeilt sich nun der Direktor, feststellen zu lassen, bis zu wieviel Prozent die Vorgeschlagenen in der Partei sind und siehe da! — 60 % gehören ihr nicht an. Und nun wird ein Rundschreiben ausgeschiedt, in dem alle Eisenbahner eingeladen werden, sich bei der Vereinigung der faschistischen Partei eintragen zu lassen.

Da viele erfahren hatten, um was es sich handelt, liessen sich auch viele aufnehmen, um . . . befördert zu werden.“

(Libertà.)



Die englischen Eisenbahnergewerkschaften fordern Verstaatlichung von Eisenbahn und Auto.

Grossbritannien steht vor seinem Verkehrsproblem und seine Regierung weiss nicht wie es zu lösen. Deshalb beauftragte diese eine Kommission, „die sich aus der Zunahme des Strassenverkehrs ergebenden Probleme zu prüfen und, um die Verwendung der verfügbaren Verkehrsmittel in Grossbritannien (einschliesslich der Küsten- und Fährschiffahrt) zum grössten Nutzen der Öffentlichkeit sicherzustellen, zu untersuchen und zu berichten, ob und welche Massnahmen zu treffen sind für bessere Anordnung und Überwachung der Verkehrsmittel und, soweit es im öffentlichen Interesse erwünscht ist, ihr planmässiges Zusammenwirken und ihren planmässigen gemeinsamen Ausbau zu fördern.“

Zu den Autoritäten auf dem Gebiete des Transportwesens zählt die Kommission, ausser den Leitern der Eisenbahngesellschaften, die Führer der Eisenbahnergewerkschaften. Diesen wurde somit die Gelegenheit geboten, an der heutigen Ordnung des Transportwesens vernichtende und aufbauende Kritik zu üben, eine Gelegenheit, die sie auch benützt haben.

Als erster gewerkschaftlicher Sachverständiger wurde unser Kollege Cramp, vom englischen Eisenbahnerverband, vor die Kommission gerufen, der zunächst feststellte, dass aus der Zunahme des Strassenverkehrs ein Sicherheitsproblem entstanden sei. Er bekräftigte diese Behauptung mit folgenden Unfallziffern:

	Durch Strassenverkehrsunfälle		
	getötete Personen	verletzte Personen	Zusammen
1926	4 886	133 888	138 774
1927	5 329	148 575	153 904
	Durch Eisenbahnunfälle		
	getötete Personen	verletzte Personen	Zusammen
1926	291	22 740	23 031
1927	360	24 717	25 077

Den grossen Unterschied schreibt er den vielfachen Sicherheitsmassnahmen bei den Eisenbahnen zu und nebenbei verweist er darauf, dass die im Strassenverkehr Beschäftigten durchweg nicht auf ihr Sehvermögen geprüft werden. Die Arbeitszeit im Strassenverkehr unterliegt keiner Regelung. Die Eisenbahner müssen etwa 280 allgemeine und eine grosse Anzahl Zusatzvorschriften kennen, auf deren Kenntnis sie geprüft werden,

während beim Strassenverkehr nach Ausstellung eines Autoführerscheines jegliche spätere Kontrolle dieser Art unterbleibt.

In wirtschaftlicher Hinsicht hat die Ausdehnung des Strassenverkehrs zu einer verschwenderischen und unlauteren Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Auto geführt. Die durch das Eisenbahngesetz vom Jahre 1921 herbeigeführte Zusammenlegung der zahlreichen Eisenbahnen in vier Hauptgruppen ist zwar ein Fortschritt; dennoch besteht eine namhafte Konkurrenz zwischen und ein Übereinandergreifen von Eisenbahnen. Der englische Eisenbahnerverband betrachtet das Transportwesen als einen öffentlichen Betrieb, der folglich auch in öffentliche Verwaltung gehört. Darum ersuchte Cramp die Kommission, der Frage der Verstaatlichung näherzutreten. Finanziell bestehen nach Cramps Ansicht keine Schwierigkeiten. Der Marktwert der Eisenbahnaktien betrage nach der jüngsten Schätzung 746 Millionen Pfund gegenüber einem Nennwert von 1 086 Millionen Pfund. Er schlug vor, die Aktien zum Marktwert durch den Staat aufkaufen zu lassen, der zu diesem Zwecke eine fünfprozentige Anleihe aufnehmen sollte. Die Zinsenlast von 37,3 Millionen Pfund sei erträglich, denn in einem so schlechten Jahr wie 1927 hätten die vier grossen Eisenbahngruppen 42,5 Millionen Pfund Dividenden ausgeschüttet. Cramp ergänzte seinen Vorschlag dahin, dass ähnlich wie bei den Gemeindeunternehmen ein Tilgungsfonds zu bilden sei.

Der Vorteil der Verstaatlichung läge darin, dass die Eisenbahnen unter einer Leitung mit einer einheitlichen Verkehrspolitik zu stehen kämen.

Ferner schlug Cramp die Errichtung einer Strassenverwaltung vor, welche den gesamten Strassenverkehr zu regeln und zu überwachen hätte. Der bereits eisenbahneigene und der den Eisenbahnen untergeordnete Kraftverkehr sollte ebenfalls verstaatlicht werden. Die Unterhaltungskosten für das Strassennetz müssten hauptsächlich aus einem Strassenfonds bestritten werden, der durch eine gerechte Besteuerung des Strassenverkehrs zu speisen sei.

Cramp forderte eine strenge ärztliche Untersuchung und Prüfung des Sehvermögens bei allen Bewerbern um einen Führerschein für die im Strassenverkehr verwendeten Fahrzeuge, sowie eine gemeinsame Regelung der Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen der im Strassenverkehr

Beschäftigten durch die Arbeitgeber und die zuständigen Gewerkschaften. Die Strassenverkehrsunfälle müssten ebenso sorgfältig wie die Eisenbahnunfälle untersucht werden und ferner müssten alle Motorfahrzeuge dem Haftpflichtversicherungszwang unterliegen.

Einen detaillierten Verstaatlichungsplan unterbreitete Cramp nicht. Es kam ihm vielmehr darauf an, die grundsätzliche Frage aufzuwerfen. Er verpflichtete sich jedoch, eine Plan vorzulegen, falls die Kommission sich dazu entschliesse, die Verstaatlichung zu empfehlen.

Auch der Kollege Walkden, Generalsekretär des Eisenbahnbeamtenverbandes, vertrat vor der Kommission die Auffassung, dass die Verstaatlichung der einzige Ausweg aus dem jetzigen Chaos sei. Das Verkehrsministerium müsse mit weitgehenden Vollmachten ausgerüstet sein, um die Eisenbahnen zu übernehmen und sie nach einem, alle anderen Verkehrsmittel umfassenden Plan zu reorganisieren. Soweit Verkehrsmittel in privater Hand bleiben, müssten sie der Aufsicht des Verkehrsministeriums unterstellt sein. Anders sei der geordnete Ausbau der Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der Entwicklung der Landwirtschaft, neuer Industrien und der Wohnungspolitik nicht denkbar.

Der Verkehrsminister und die Regierung hätten die Verantwortung für die allgemeine Verkehrspolitik zu tragen, während die Verwaltung und Betriebsführung der Eisenbahnen einer kleineren ständigen Kommission, bestehend aus Staats- und Personalvertretern, übertragen werden müssten. Dieser Kommission hätten beratende, aus Vertretern des Handels, der Industrie und der örtlichen Behörden zusammengesetzte Körperschaften zur Seite zu stehen.

Walkden behandelte die finanzielle Seite der Verstaatlichung in ähnlichem Sinne wie Cramp.

Zur Lösung des Kraftverkehrsproblems schlägt auch Walkden die Errichtung einer staatlichen Strassenverwaltung vor. Diese soll genau so funktionieren wie die vorgeschlagene Eisenbahnverwaltung, bestehende Transport- und Verkehrsunternehmen erwerben, den Strassenverkehr zu einem Zubringerdienst für die Eisenbahnen ausbauen und den Neubau von Eisenbahnen überflüssig machen. Dabei würde sich ergeben, dass gewisse Unternehmen zweckmässiger in Gemeindeverwaltung gegeben werden und umgekehrt, dass gewisse Gemeindeunternehmen der Staatsverwaltung anzuvertrauen sind.

Ferner sei der für die Verstaatlichung nicht in Betracht kommende, d. i. der nicht gewerbsmässige Kraftverkehr einer gesetzlichen Regelung zu unterwerfen durch Erlass von Vorschriften betr. ärztliche Untersuchung und Begutachtung von Bewerbern um Führerscheine für Kraftwagen, gesetzlichen Zwang zur Vereinbarung der Arbeitszeit, Löhne und sonstigen Arbeitsbedingungen mit den Gewerkschaften, Erlass von Vorschriften über die Höchstbelastung, Untersuchung der Verkehrsunfälle,

Zwangshaftpflichtversicherung, Auferlegung einer Wegesteuer, usw.

Da die Eisenbahngesellschaften bereits eine Anzahl Kanäle, Docks und Häfen besitzen, wäre die Verstaatlichung dieser Unternehmen ohne weiteres möglich; die Erwerbung der übrigen durch das Verkehrsministerium wäre demnach verhältnismässig einfach. Schliesslich soll auch die Luftfahrt dem Transportministerium unterstellt werden.

Es kam zu einer Diskussion über die Frage der Beteiligung der Benutzer der Verkehrsmittel an der Betriebsführung der Transport- und Verkehrsunternehmen. Walkden will die Benutzer nicht zur Betriebsführung zulassen, sondern ihnen nur die beratenden Körperschaften zur Verfügung stellen.

Der Kollege Bromley, Generalsekretär der Gewerkschaft englischer Lokomotivführer und -heizer, setzte sich ebenfalls für die Verstaatlichung ein. Er wies besonders darauf hin, dass ein staatliches Eisenbahnunternehmen weit besser in der Lage sei, den Betrieb wissenschaftlich zu organisieren, als die auf nur unmittelbaren Profit bedachten Eisenbahngesellschaften. In einem verstaatlichten Betrieb höre auch die Konkurrenz zwischen Eisenbahnen auf, während heute jede Eisenbahngesellschaft trachte, die Güter möglichst weit auf ihren eigenen Linien zu befördern. Bromley beschäftigte sich eingehend mit dem Kraftverkehrsproblem und forderte, dass die Ausstellung des Führerscheines für Kraftfahrer von der körperlichen Eignung abhängig gemacht und die Arbeitszeit der im Strassenverkehr Beschäftigten gesetzlich beschränkt wird.

Der Dank des italienischen Eisenbahnpersonals.

„Libertà“, das Organ der antifaschistischen Konzentration, welcher auch der italienische Gewerkschaftsbund und die sozialdemokratischen Parteien angehören, schreibt in Verbindung mit der vom Eisenbahnerbeirat der I. T. F. in Prag angenommenen Entschliessung, worin sich dieser mit den italienischen Kameraden solidarisch erklärte, u. a. folgendes:

„Es ist eine Bekundung proletarischer Solidarität, deren grosser Wert nicht nur bestimmt wird durch die Wichtigkeit der Organisation, von welcher der Ruf ausgeht, sondern auch durch den Moment, in welchem diese Stimme laut wird. Brüderliche Sympathie und Vertrauen beseele den Ruf der Eisenbahner der Amsterdamer Föderation an ihre italienischen Kollegen, die ermutigt werden zur Beharrlichkeit im Kampfe gegen die Tyrannei, die angespornt werden auszuhalten trotz aller Hindernisse und Tücken.“

Als Wortträger der italienischen Eisenbahner, die der Faschismus jeder Möglichkeit freier Meinungsäusserung beraubt, drücken wir den Prager Kongressisten unseren tiefgefühlten Dank aus, in voller Erkenntnis der politischen und moralischen Bedeutung ihrer Resolution, welche den Faschismus in gebührender Weise brändmarkt für die Schändung der unzertrennlichen politischen und gewerkschaftlichen Freiheit, für die Missachtung und Verachtung der internationalen Verträge.“

Die deutschen Eisenbahner und das Dawesgutachten.

Das Exekutivkomitee der I.T.F. sandte nachstehenden Brief an die jetzt in Paris tagende Sachverständigen-Konferenz:

Amsterdam, den 23. Februar 1929.

An die Sachverständigen-Konferenz, Paris.

Das Gutachten der Sachverständigen und die Londoner Vereinbarungen zwischen den Regierungen der am Friedensvertrag von Versailles beteiligten Länder vom 16. August 1924 haben zu einer fühlbaren Entspannung der politischen Lage in den vertragsbeteiligten Ländern geführt. Der gleichzeitig durch die Regelung erstrebte Wiederaufbau der europäischen und deutschen Wirtschaft ist wesentlich gefördert worden. In klarer Erkenntnis des insbesondere für das Wohlergehen der Arbeiterschaft aller Länder grossen Wertes dieser Zielsetzung, hat die unterzeichnete Internationale Transportarbeiter-Föderation und haben auch alle ihr angeschlossenen nationalen Organisationen nicht nur dem Zustandekommen, sondern auch der Wirkung und den tatsächlich erzielten Ergebnissen der getroffenen Regelung zu allen Zeiten ihre besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Das Studium der durch die Durchführung des Sachverständigen-Gutachtens und der Londoner Vereinbarungen von 1924 erzielten tatsächlichen Wirkungen hat sich entsprechend den bei uns organisierten Berufsgruppen, von denen die Eisenbahner eine Mitgliederzahl von 1 200 000 aufweisen, insbesondere auf die durch den Sachverständigenplan neugebildete Deutsche Reichsbahngesellschaft erstreckt. Dabei haben wir feststellen können, dass mehrere dieser Wirkungen unseren Bestrebungen, wie auch der Befolgung der im Friedensvertrag von Versailles, Teil 13, Abschnitt I, festgelegten Grundthesen starke Hemmungen bereiten.

Die Einstellung eines Unternehmens auf reines Gewinnstreben und die gleichzeitige Uebertragung staatsbehördenrechtlicher Befugnisse an die Leitung eines solchen Unternehmens, bildet ein ungewöhnliches Hindernis, das Los der beteiligten Arbeitnehmer zu verbessern. Es widerspricht dem Gefühl sozialer Gerechtigkeit, wenn durch internationale Rechtsakte z. B. die Regelung der Arbeitszeit in das freie Ermessen der Verwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft gestellt wird und damit für das Betriebspersonal der Gesellschaft jede Einwirkung zur Verbesserung — sei es durch nationale oder internationale Gesetzgebung (Washingtoner Abkommen), sei es durch Akte gewerkschaftlicher Arbeit — behindert ist. Das Ergebnis dieser auf internationaler Basis gesetzlich fundierten Autonomie der Deutschen Reichsbahngesellschaft sind Arbeitszeitbedingungen für das Betriebspersonal, die nicht nur den Bestrebungen der Internationalen Arbeitsorganisation und der am Washingtoner Abkommen beteiligten Länder widersprechen, sondern auch nach der Auffassung einer von der Deutschen

Reichsregierung eingesetzten Sachverständigen-Kommission zur Untersuchung der Betriebssicherheit der Reichseisenbahnen als starke Faktoren der Betriebsunsicherheit zu werten sind. Auch die übrigens wichtige Durchführung von Massnahmen zur Unfallverhütung und zum Schutze der Arbeitskraft sind bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft der in Deutschland üblichen staatlichen Ueberwachung entzogen. Die Zahl der Erkrankungen und Unfälle beim Personal der Deutschen Reichsbahngesellschaft haben, trotz aller technischen Sicherheitsvorrichtungen und sonstigen Massnahmen zur Unfallverhütung, einen für deutsche Verhältnisse unverhältnismässig hohen Stand erreicht, welche Tatsache den Schluss zulässt, dass die Abwesenheit staatlicher Ueberwachung der Fahrlässigkeit im Gesundheitspflege- und Unfallverhütungswesen Vorschub leistet. Die grossen und beachtlichen Auswirkungen, die von der Deutschen Reichsbahngesellschaft, als der grössten Eisenbahngesellschaft der Welt, ausgehen, werden zu einem Hindernis für den sozialen Fortschritt in anderen Ländern.

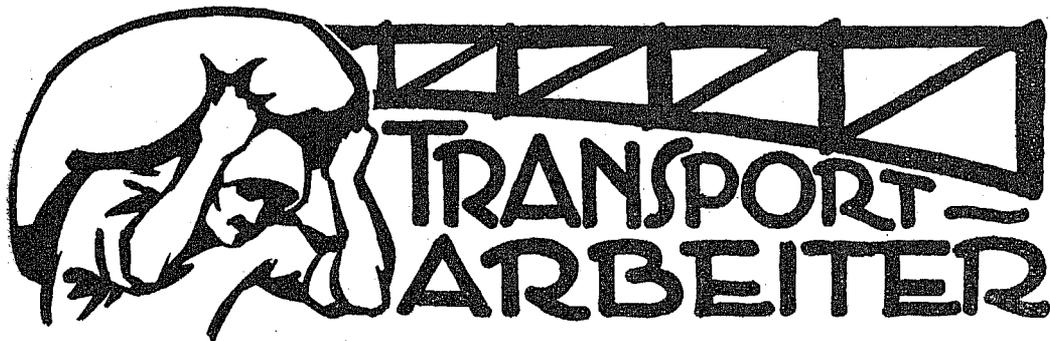
Der I. T. F. hält sich verpflichtet, bei den Beratungen zur endgültigen Reparationsregelung ferner darauf hinzuweisen, dass die Ausführung der bisherigen Regelung der Eisenbahnfragen in Deutschland zu dem sozial ungerechten Ergebnis geführt hat, dass die deutschen Eisenbahner zu Staatsbürger minderen Rechtes geworden sind und sie deshalb neben den schon schweren wirtschaftlichen Sorgen und Entbehrungen noch das Gefühl der Entrechtung und Unterdrückung zu ertragen haben.

Um die hier geschilderten Misstände zu beheben, dringt die Internationale Transportarbeiter-Föderation darauf an, dass die endgültige Regelung vor allem darauf Bedacht nimmt, dass der Zahlungsmechanismus die Existenz- und Arbeitsbedingungen eines Teiles des deutschen Volkes nicht besonders belastet und dass folglich das Eisenbahnpersonal Deutschlands, im Vergleich zu den übrigen deutschen Arbeitern, Angestellten und Beamten, vor Nachteilen jeder Art geschützt wird.

Die Unterzeichneten beantragen daher namens und im Auftrage der der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen und im Auftrage von insgesamt 2 Millionen Mitgliedern, dass das hohe Sachverständigenkomitee eine Abordnung der I. T. F. empfangen möge, damit diese die Möglichkeit hat, vor dem hohen Komitee die von den Transportarbeitern und Eisenbahnern aus 33 Ländern vertretene Auffassung eingehender zu begründen.

Das Exekutivkomitee der Internationalen Transportarbeiter-Föderation.

(gez.) C. T. CRAMP, *Vorsitzender*.
J. DÖRING CHARLES LINDLEY
M. BIDEGARAY AUGUST FORSTNER
EDO FIMMEN N. NATHANS



TRANSPORT- ARBEITER

Die Entwicklung der Hafendarbeit in Antwerpen.

II.

Die Wünsche der Hafendarbeiter.

Der im Juni und Juli 1928 geführte Streik endigte mit einem Vergleich, der eine allgemeine Erhöhung der Tagelöhne von Fr. 4.— vorsah. Ferner wurde beschlossen, dass eine Studienkommission sich mit der weiteren Auswirkung des Problems der Hafendarbeit befassen solle.

Der Vorsitzende dieser Studienkommission ersuchte nun die Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertreter, ihre Wünsche schriftlich vorzubringen. Der belgische Transportarbeiterverband gab darauf eine Erläuterung zu den sich auf eine bessere Arbeitsregelung beziehenden Problemen. Aus der Begründung unserer Forderungen trat dann auch deutlich zutage, dass wir als Organisation eine Begrenzung der Zahl der überschüssigen Arbeitskräfte anstreben. Wir schrieben dazu:

Die Zahl der zur Verfügung stehenden Hafendarbeiter.

Die Zahl der Arbeiter, welche sich täglich für die Verrichtung von Hafendarbeit zur Verfügung stellen und im Hafen arbeiten, kann nicht mit Sicherheit festgestellt werden. Da aber 95 % der Hafendarbeiter organisiert sind, nehmen wir auf Grund unserer Mitgliederzahl und derjenigen anderer Organisationen, die für dieses Gewerbe in Betracht kommen, an, dass sich höchstens 19 000 Docker zur Arbeit im Hafen einfinden. In dieser Zahl sind alle diejenigen inbegriffen, die beim Löschen und Laden von See- und Binnenschiffen und beim Gütertransport von und nach dem Hafen Beschäftigung suchen.

Wie ist Begrenzung der überschüssigen Arbeitskräfte möglich?

Unsere Antwort darauf lautete: Alle Arbeiter, gleichgültig für welche Art Hafendarbeit sie in Frage kommen, müssen von einer amtlichen Stelle eingeschrieben und kontrolliert werden.

Die betreffenden Arbeiter erhalten, nachdem sie eingeschrieben sind, einen besonderen Ausweis, der sie zur Arbeit im Hafen berechtigt. Auf diesem Ausweis ist zu vermerken, in welche Hafendarbeitergruppe der Betreffende eingeteilt werden will. Es soll ihm auch das Recht zustehen, sich gleichzeitig ausser für seine Hauptarbeit, die er verrichten will, noch durch einen besonderen Eintrag das Anrecht auf die Verrichtung einer oder mehrerer Nebenarbeiten verbrieft zu lassen.

Nach einer gewissen Uebergangsperiode

sollen mit Arbeiten im Hafen nur eingeschriebene Arbeiter beschäftigt werden. Haben die eingeschriebenen Arbeiter in einer gewissen Anzahl von Monaten eine zu bestimmende Anzahl Tage gearbeitet, so sollen sie nach dieser Uebergangszeit als fest eingeschrieben betrachtet werden.

In welche Kategorien sind die Hafendarbeiter einzuteilen?

Antwerpen ist ein weitverzweigter Hafen, in dem aber kein Gross- sondern Kleinbetrieb herrscht. Sitten und Gebräuche haben hier mehr als in irgend einem anderen Hafen bewirkt, dass sich die Antwerpener Docker auf besondere Arbeiten verlegt haben. Deshalb schlugen wir folgende 10 Hauptkategorien von Hafendarbeitern vor:

1. Gruppenführer und Vorarbeiter.
2. Ober-Tallyleute und Tallyleute.
3. Wäger und Zähler.
4. Stückgutarbeiter.
5. Erzarbeiter.
6. Kohlenarbeiter.
7. Holzarbeiter.
8. Schauerleute.
9. Führer von Traktoren und Fuhrleute.
10. Führer mechanischer Apparate.

Da eine bessere Arbeitsregelung im Hafen von Antwerpen ein anderes als das bisher übliche Verfahren der Arbeiterannahme zur Voraussetzung hatte, wird man auch verstehen, dass in dieser Hinsicht eine durchgreifende Aenderung der Sitten und Gebräuche eintreten musste. Wir haben daher vorgeschlagen, dass die Annahme von Dockern in möglichst kurzer Zeit durch feste Arbeiterannahmestellen

erfolgen sollte. Nur durch die Einführung dieses Anwerbesystems war es möglich, mit dem alten Schlendrian aufzuräumen, bestimmte Stunden für die Arbeitsverteilung festzusetzen und zu verhindern, dass, wie dies bisher der Fall war, an gewissen Plätzen zu wenig, an anderen zu viel Kräfte zur Verfügung standen.

Reservearbeiter.

Der Betrieb in einem grossen Hafen wie Antwerpen, der in 44 km Entfernung von der See an einer natürlichen Wasserstrasse im Landinnern liegt, also mit Ebbe und Flut zu rechnen hat und grösstenteils Dockhafen ist, zeigt tagein tagaus ein sehr unstetes, wechselvolles Bild. Daher sind auch die Arbeitgeber nicht in der Lage, — vor allem dann nicht, wenn ihre Zahl so gross ist als in Antwerpen — anzugeben, wieviel Arbeiter sie z. B. in einem kommenden Monat je 24stündigen Tag beschäftigen werden, denn abgesehen von Störungen wirtschaftlicher Art im Gewerbe hat man mit Naturelementen zu rechnen, welche auf das Ein- und Ausfahren von Schiffen einwirken.

Da nun schnelles Laden und Löschen von Seeschiffen als erste Bedingung angesehen wird, um die scharfe Konkurrenz zu schlagen, macht die Arbeit im Hafen eine grosse Anzahl Reservearbeiter notwendig. Fügt man dem noch hinzu, dass z. B. soweit die Holzanfuhr aus den skandinavischen Ländern in Frage kommt, der Verkehr jedes Jahr durch Eisgang 4 bis 5 Monate lang stillgelegt ist, so versteht man auch ganz gut, weshalb in einem Welthafen ein solch grosser Prozentsatz Arbeiter vorhanden ist, die nie regelmässig 6 Tage in der Woche arbeiten können.

Um diesem Misstand abzuweichen, haben wir vorgeschlagen, dass nach sechsmonatiger Einführung des Registrierverfahrens für Hafendarbeiter eine besondere Kommission die Zahl der Reservearbeiter festsetzen solle.

Grundlage der Erwerbslosenversicherung.

Bisher haben die Hafendarbeitgeber Antwerpens noch nie etwas getan, um den erwerbslosen Hafendarbeitern behilflich zu sein. Die für die Arbeitslosenversicherung



Tagung des Hafendarbeiter-Beirats (10. und 11. Februar, Amsterdam).

unseres Verbandes notwendigen Mittel werden durch Beiträge der Mitglieder und behördliche Zuschüsse aufgebracht. Neun Zehntel der Kosten dieser Versicherung wurden bisher vom Staat, der Provinz und den Gemeinden bestritten, doch in den letzten Monaten mussten wir von seiten der Behörden öfters hören, die Versicherung koste zu viel und es müssten Sparmassnahmen getroffen werden.

Offen gestanden müssen wir zugeben, dass eine zweckmässige Kontrolle der Arbeiter durch unsere Organisation allein nicht ausführbar war. Alle unsere Bemühungen, um, was wir in Belgien „carottiers“ (Drückeberger) nennen, auszuschalten, scheiterten infolge der Gleichgültigkeit der Unternehmer. Wir haben diesen zu verstehen gegeben, dass es ihre Pflicht ist, zu der Erwerbslosenversicherung ihrer Arbeiter beizusteuern, wenn sie im Antwerpener Hafen einen für die Arbeiter erträglichen Zustand wünschen.

*

Für dieses Programm, ergänzt durch Lohnforderungen, eine Forderung auf bessere Regelung des Schichtensystems, eine solche auf Einführung von Lohnbüchern, sowie einige weniger wichtige Forderungen, haben wir uns in der erwähnten Studienkommission eingesetzt.

Die Forderungen der Arbeitgeber.

Wie man sich denken kann, haben auch die Arbeitgeber nicht mit ihren Einwendungen und Wünschen zurückgehalten. Nach ihrer Auffassung müsste eine bessere Verwaltung des Hafens erfolgen. Sie erklärten daher, dass wir uns nicht gegen die Einführung des durchgehenden Betriebes wehren dürften, wenn wir wollten, dass sie die von uns angeschnittenen Probleme mit uns behandeln, und dass in Antwerpen in nächster Zukunft die Möglichkeit bestände, den 24stündigen Tag in drei Schichten von 8 Stunden einzuteilen.

Ferner wünschten sie Abschluss eines kollektiven Arbeitsvertrages auf die Dauer eines Jahres und die Annahme fester Arbeiter durch Vertrag auf ein Jahr.

Sie erklärten sich zur sofortigen Einrichtung einer zentralen Annahmestelle für Hafentarbeiter, zur Herausgabe von Arbeitskarten und Lohnbüchern bereit, bestanden aber darauf, dass der Nachtschichtlohn keinesfalls den Tagschichtlohn um mehr als 50% überschreiten dürfe.

*

Wir standen vor einem solchen Komplex schwerer Probleme, dass es niemanden wundern wird, dass die Studienkommission Monate hintereinander mehrmals wöchentlich tagen musste, um noch vor Januar 1929 eine Lösung herbeizuführen.

In einem folgenden Artikel werde ich auf die wesentlichsten Punkte, welche Gegenstand der Beratungen unter den beiden Parteien bildeten, zu sprechen kommen, damit der Leser den Wert der Lösung, die wir durch unser Vorgehen und unsere Verteidigung der aufgestellten Forderungen zu erzielen vermochten, besser ermessen kann. C. M a h l m a n.

HAFEN- ARBEITER.

Gesunde Entwicklung des holländischen
Transportarbeiterverbandes.

Der Mitgliederstand des holländischen Zentralverbandes der Transportarbeiter betrug am 1. Januar 1929 24 410 im Vergleich zu 22 800 am 1. Januar des Vorjahres. In den beiden Jahren 1926 und 1927 wuchs die Mitgliederzahl um 2 700 und die im letzten Jahre zu verzeichnende Zunahme von 1 610 gibt Anlass zu der berechtigten Hoffnung, dass dieses Jahr die 216 000 überschritten werden. Alle Sektionen haben zu diesem Wachstum beigetragen; die Verstärkung der Docker-Abteilung geht allerdings nur langsam vor sich. Der Verband macht alle möglichen Anstrengungen, um die Lage dieser Gruppe zu verbessern und es ist anzunehmen, dass sich nun eine schnellere Zunahme des Mitgliederstandes bei den Hafentarbeitern bemerkbar machen wird.

Auch die Kassenverhältnisse des Verbandes haben sich gebessert. Das Verbandskapital betrug am 1. Januar 1928 ca. fl. 300 000; es wird schätzungsweise angenommen, dass dasselbe per 1. Januar 1929 ca. fl. 340 000 beträgt. Dazu kommt noch der Anteil des Verbandes am Streikfonds des Holländischen Gewerkschaftsbundes in Höhe von ca. fl. 380 000.

Hafentarbeiterstreik auf Korsika.

Seit Mai v. J. streiken die Hafentarbeiter von Porto Vecchio (Korsika). Sie verlangen die selben Löhne, wie sie in Marseille bezahlt werden, nämlich 38 Franken an Werk- und 54 Franken an Sonntagen. Die Arbeitgeber wären längst auf die Forderungen der Streikenden eingegangen, wenn sich dazu nicht stets noch eine Firma, die Fraissinet-Gesellschaft, weigerte. Die Streikenden haben sich auch noch mit der Polizei und anderen Behörden herumzustritten, die sich wie gewöhnlich auf seiten der Unternehmer gestellt haben.

STRASSEN BAHNEN

Neues Lohnabkommen für das Strassenbahnpersonal in Stuttgart (Deutschland).

Zwischen der Stuttgarter Strassenbahn A.-G. und dem Deutschen Verkehrsband wurde am 26. Januar ein Lohnabkommen getroffen, das folgende neue Gehaltssätze mit Rückwirkung ab 1. Dezember 1928 vorsieht:

Schaffner und Führer: Anfangsgehalt M. 216.— monatlich, Höchstgehalt nach 16 Dienstjahren M. 252.—; *Hallearbeiter*: Anfangslohn 92 Pfennig in der Stunde, Höchstlohn nach 16 Dienstjahren M. 1.09; *Bahnarbeiter*: Einstellohn M. 1.01 pro Stunde, nach 4 Wochen M. 1.04 und nach 8 Wochen M. 1.08. Das Lohnabkommen gilt bis auf weiteres und kann erstmals mit monatlicher Frist auf 1. Februar 1930 gekündigt werden.

Gesetze über den Einmannwagen in den Vereinigten Staaten.

Im Staate Pennsylvanien sind zwei Gesetzentwürfe zur Einschränkung der Verwendung des Einmannwagens eingebracht worden. Einer derselben sieht

vor, dass alle Wagen, welche auf abfallenden Strecken mit einem Gefälle von über 2% verkehren, von 2 Mann bedient werden müssen; der andere zielt auf eine gesetzliche Vorschrift ab, wonach auf allen Wagen, die 40 oder mehr Fahrgästen Platz bieten, mindestens 2 Mann mitzuführen sind. Die Vorlage dieser Gesetzentwürfe zeigt, dass die Öffentlichkeit sich allmählich mit den Gefahren für die Sicherheit zu beschäftigen beginnt, die durch die Verwendung des Einmannwagens entstehen.

Erfolg der freigewerkschaftlichen Klein- und Nebenbahner in Frankreich bei den Wahlen des Verwaltungsrates der Pensionskasse.

Vor kurzem haben in Frankreich die Wahlen der Arbeitervertreter für den Verwaltungsrat der Pensionskasse der Kleinbahner stattgefunden. Es sind drei Kandidatenlisten — von den Freigewerkschaftlern, den Unitariern (Kommunisten) und den privaten Vereinen — aufgestellt worden. Die freien Gewerkschaften haben mit 12 000 gegen 3 000 auf die Listen der Kommunisten und Arbeitgeber abgegebenen Stimmen den vollen Sieg davongetragen.

KRAFT FAHRT

ENGLAND.

Erste Hilfeleistung bei Strassenverkehrsunfällen. Im Zusammenhang mit der in England zu schaffenden allgemeinen Strassenverkehrsgesetzgebung wurde im Unterhaus ein Gesetzentwurf eingereicht, nach dem Autobusse, Gesellschaftswagen etc. sowie Strassenbahnen, die abgelegene Gegenden des Landes befahren, wo keine ärztliche Hilfe oder Verpflegung zur Stelle ist, mit einfachem, nicht kostspieligem Material zur ersten Hilfeleistung ausgerüstet werden sollen.

OESTERREICH.

Sprach- und Fremdenführerkurse für Wiener Kraftdroschkenführer. Um strebsamen Kollegen unter den Wiener Taxichauffeuren die Möglichkeit zu bieten, sich so auszubilden, dass sie den Anforderungen des stets zunehmenden Fremdenverkehrs gewachsen sind, hat der *Gehilfenausschuss der Genossenschaft der Wiener Lohnfuhrwerke* Anfang Januar je einen Kurs für die englische und für die französische Sprache sowie einen Fremdenführerkurs für die Dauer von sechs Monaten eröffnet. Die Kurse werden kostenlos von bewährten Leuten erteilt.

AUSTRALIEN.

Lohnherabsetzung für Kraftdroschkenführer. Die *Yellow Cabs-Kraftdroschken-gesellschaft* in Sidney hat die Löhne ihrer Chauffeure im November v. J. um 10 sh. wöchentlich, von £ 5 auf £ 4.10.- herabzusetzen versucht und die Arbeiter gebeten, ihre Forderung auf £ 5 Feriengeld fallen zu lassen. Zur Beschwichtigung boten sie an, die Fahrprämienzulage von 4 sh. für jedes eine Einnahme von £ 15 überschreitende Pfund bereits bei einer Einnahme von £ 13 an zu gewähren. *The Advocate*, Organ der australischen Eisenbahner, meldet, dass am 22. November v. J. auf den Strassen Sydneys keine einzige *Yellow Taxi* zusehen war und die Belegschaft in einer Betriebsversammlung mit anschließender Urabstimmung zu dem Beginn der Gesellschaft Stellung genommen habe. Weitere Nachrichten fehlen uns.

SEELEUTE

BEMERKUNGEN.

Sieg der Seeleute in Schweden.

Die Verhandlungen zwischen den Seeleuterverbänden in Schweden und den Reedern, welche nunmehr mit einigen Unterbrechungen über 2 Monate gedauert haben, fanden in der Nacht vom 28. Februar auf 1. März durch die Annahme eines Vergleichsvorschlages ihren Abschluss. Der neue Vertrag sieht folgende Heuersätze vor: Zimmermann, unbefahren: Kr. 153 und 163 im Monat; Matrose: Kr. 148 und 158 im Monat; Leichtmatrose mit mindestens 24 Monaten Fahrzeit: Kr. 105, 114 und 125 im Monat.

Die Ferien betragen nach zweijährigem Dienst auf dem selben Fahrzeug 4 Tage.

Bezüglich der Arbeitszeit am Tage der Ankunft oder Abreise eines Schiffes gelten folgende Bestimmungen:

„An Tagen der Ankunft oder Abreise eines Schiffes soll in der Zeit, wo das Schiff gemeert oder verankert liegt, der Seemann über die im Hafen geltende gewöhnliche Arbeitszeit hinaus nicht ohne Ueberstundenvergütung zu anderen Arbeiten herangezogen werden als solchen, die mit der Ankunft und Abreise — z. B. Löschen und Laden von Passagiergut oder Stückgut kleineren Umfangs — verbunden sind oder die nicht hinausgeschoben werden können.“

Wir werden auf den Vertrag später näher eingehen.

Die norwegischen Seemannsverbände heissen die Uebereinkunft betreffend die russisch-skandinavische Zusammenarbeit gut.

Bekanntlich wurde im Dezember v. J. in Kopenhagen zwischen den finnischen, russischen und skandinavischen Organisationen eine Konferenz zwecks engerer Zusammenarbeit abgehalten. Das Ergebnis dieser Konferenz war, dass man sich auf den Entwurf zu einem Kartellvertrag einigte, dessen evtl. Anerkennung vor dem 1. März d. J. erfolgen sollte. Der norwegische Seemannsverband hat die Mitglieder seiner Ortsgruppen über den Entwurf abstimmen lassen. Das Ergebnis war, dass sie sich einmütig dafür erklärten, worauf der Vorstand beschloss, die Uebereinkunft anzunehmen. Pressenachrichten zufolge soll sie auch der Verband der dänischen Schiffsheizer gutgeheissen haben.

Der Seeleutestreik auf Island beendet.

Der Streik in der isländischen Handelschiffahrt wurde durch Annahme eines Vermittlungsvorschlages des Schlichters am 30. Januar beendet. Der Vorschlag

auf eine Heueraufbesserung von 12,5% für Matrosen, 17,8% für Heizer und entsprechende Erhöhungen für die anderen Chargen wurde von den Seeleuten sofort angenommen, von den Reedern aber abgelehnt mit der Begründung, sie seien nicht in der Lage, die durch eine solche Heueraufbesserung entstehenden Mehrausgaben von Kr. 11 000 zu tragen. Da der Staat sich bereit erklärt hatte, diesen Betrag beizusteuern, mussten die Reeder nach weiteren 5 Streiktagen nachgeben und die Vereinbarung, die bis 1. April 1930 Gültigkeit hat, unterzeichnen. Die allgemeinen Bestimmungen in der neuen Vereinbarung decken sich in der Hauptsache mit den alten. In Wegfall kommt lediglich die Bestimmung über die gleitende Lohnskala.

Ein Erfolg der Trawlerbesatzungen auf Island.

Einem Telegramm aus Island zufolge ist der Streik in der Trawlerfischerei, nachdem die Reeder eine Heueraufbesserung von 16% bewilligt haben aufgehoben worden.

Die holländischen Seeleute fordern bessere Arbeitsbedingungen.

Die Seeleute-Abteilung des holländischen Transportarbeiterverbandes hat eine energische Propaganda zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Seeleute eingeleitet. Ausser einer Heueraufbesserung verlangt der Verband eine Altersrente in Höhe von wöchentlich 10 Gulden, einen jährlichen Urlaub, u. zw. je einen Tag für jeden während des Jahres zurückgelegten Dienstmonat, sowie eine Reihe von Verbesserungen in den allgemeinen Tarifvertragsbestimmungen. Sobald alle Seeleute die gewerkschaftlichen Forderungen aufgenommen haben, wird der laufende Vertrag gekündigt werden, was jederzeit unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist erfolgen kann. Wir werden auf die Angelegenheit noch zurückkommen.

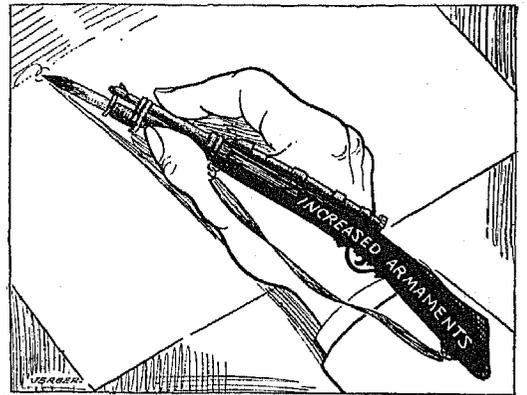
Bemannungsskala in Norwegen.

Norwegen gehört zu den wenigen Ländern, wo wirklich eine Bemannungsskala eingeführt wurde; vor einigen Jahren kam es allerdings zu ziemlich bedeutenden Verschlechterungen derselben. Die Seeleuterverbände wollen nun eine Verbesserung des jetzigen Zustandes herbeiführen, weshalb sie dem Parlament den Entwurf zu einer neuen Skala unterbreitet haben. Der Vorschlag ist viel besser als die geltenden Bestimmungen, wozu noch die Forderung kommt, dass Bestimmungen geschaffen werden sollen für die Motorfahrzeuge sowie über die Obliegenheiten der verschiedenen, an Bord beschäftigten Kategorien. Letzteres ist von besonderer Bedeutung, da man in jüngster Zeit viel häufiger als früher Jugendliche zu Arbeiten an Bord heranzieht.

Verhandlungen zwecks Abschluss eines Tarifvertrages in Schweden.

Wie früher mitgeteilt, sind die Verhandlungen

Die Mächte unterzeichnen wieder einen Friedensvertrag.



Nachdem der Senat der Vereinigten Staaten den Kellogg-Pakt ratifiziert hatte, behandelte er einen Gesetzentwurf über den Bau 15 neuer Kreuzer und Mutterschiffe.

Increased armaments = erhöhte Rüstungen.

gen zwischen den schwedischen Seeleuterverbänden und den Reedern am 17. Januar abgebrochen worden. Sie wurden am 24. Januar in einem durch die Regierung gebildeten, aus 3 Personen bestehenden besonderen Ausschuss fortgeführt. Der alte Vertrag ist einstweilen verlängert worden und läuft am 24. Februar ab.

Neuer Tarifvertrag für die Mannschaften der schwedischen Trawler.

Am 11. Januar wurde mit der Reedervereinigung der Fischdampfer nach fünftägigem Streik ein Kollektivvertrag abgeschlossen, der bis Ende dieses Jahres Gültigkeit hat. Die Heuern richten sich nach dem Fanganteil, den Mannschaften wird aber ein Mindestsatz von Kr. 65.— monatlich garantiert, für den Fall, dass der Anteil nicht dieser Summe entsprechen sollte. Die Regelung des Fanganteils hat eine geringe Aenderung zugunsten der Fischer erfahren. In den Vertrag sind ferner Bestimmungen betr. Kontrolle der Betriebskosten aufgenommen worden.

Die an Bord schwedischer Schiffe beschäftigten Frauen fordern einen Kollektivvertrag.

Bekanntlich werden auf den schwedischen Frachtdampfern Frauen in ziemlich weitgehender Masse im Küchenbetrieb verwendet. Vor einigen Jahren haben diese Frauen eine Gewerkschaft gegründet, die kürzlich der Reedervereinigung die Forderung auf Abschluss eines Kollektivvertrages unterbreitete. Die Gewerkschaft zählt 900 Mitglieder.

Streik argentinischer Seeleute.

Am 20. Februar erklärte die *Federación Obrera Marítima Argentina* einen Proteststreik wegen des Vorgehens der Inspektoren der *Asociación del Trabajo* (Arbeits-Vereinigung), eine unter Leitung der Arbeitgeber stehende Körperschaft, welche unter dem Vorwand, die „Freiheit der Arbeit“ zu wahren, Streikbrecher anwirbt, um sie bei Streiks zu verwenden. Die etwa 2 000 Köpfe zählenden Streikenden machen geltend, dass die Inspektoren die Gewerkschaft bei ihrer Agitation unter den Hafenarbeitern behindert haben. Der Kraftfahrer-Verband ist in einen 24stündigen Sympathiestreik getreten.

Wenn der gute Wille da ist.

Um auf seine Weise die Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten zu vermindern hat der Reeder Fred Olsen in Oslo die Anweisung herausgegeben, dass jedes seiner Schiffe über den Winter einen Mann extra anzuhuern hat. Der Firma Fred Olsen u. Co. unterstehen 65 Schiffe. — Ein nachahmenswertes Beispiel!

Andauernde Krankheit unter unserem Personal zwingt uns zu unserem Bedauern, im Monat März nur eine Nummer der „I. T. F.“ herauszugeben.

Vergleichende Aufstellung über die Seemannsheuern in verschiedenen Ländern.

Charge	Grossbritannien		Deutschland		Schweden		Holland		Jugoslawien		Australien		Vereinigte Staaten		Belgien	Norwegen	Dänemark	Finnland	Lettland	Russland
	1914	1928	1913	1928	1914	1928	1914	1928	1914	1928	1914	1928	1907	1926	30.6.1928	1928	1928	1928	1928	1928
Bootsmann	7.00	10.00	90.	149.	76.	160-170	60-70	115.	80-90.	4.10.00	10.10.00	17.2.63	75.	1041.	167.	178.50	1050.	110.	7.00-7.150	
Zimmermann	11.100	9.0.0	73.	149.	79.	160-170	60-70	115.	80-90.	4.10.00	10.10.00	17.2.63	80.	1074.	167.	178.50	1150.	110.	6.100-7.05	
Vollmatrose	2.150	4.10.0	35.	125.	64.	140-158	42.	100.	45.	3.15.00	9.10.00	16.2.62	62.50	858.	150.	158.30	850.	90.	6.00	
Leichtmatrose	—	—	16.	40.	51.	80-123	—	50.	20.	2.00	—	11.5.00	47.50	417.	80.	77.20	700.	80.	4.150	
Jungmann	—	—	29.	29.	33.	33-64	—	25.	20.	—	—	—	35.	315.	57.	36.40	500.	60.	—	
Hilfswärter	—	—	144.	144.	82.	160-170	53.	115.	80-90.	4.10.00	13.00	19.2.6	100.	1014.	167.	178.50	975.	110.	—	
Oel- oder Motormann	—	—	144.	144.	82.	148-158	50.	115.	80-90.	4.10.00	10.10.00	18.2.64	72.50	987.	167.	162.20	900.	—	6.09	
Heizer	5.100	9.10.0	83.	135.	63.	140-154	48.	105.	76.	4.50	10.10.00	18.2.64	65.	924.	155.	162.20	900.	110.	5.05	
Trimmer	5.50	9.0.0	63.	116.	45.	64-103	39.	75-85.	55.	3.00	8.10.00	16.2.63	40.	831.	87.	107.90	750.	90.	—	
Junge (Maschinenraum)	7.10	9.0.0	13.10.0	149.	108.	170-300	—	25.	20.	4.00	—	—	—	1000.	38.	—	—	—	—	
1. Steward	4.0	4.10.0	8.50	113.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1074.	—	238.	301.	2300.	110.	—
Koch-Steward	—	—	—	—	—	170-300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Messraum-Steward	—	—	—	60.	—	35-60	—	—	—	2.10.00	—	—	—	696.	—	—	30.	1800.	—	—
Steward-Assistent	—	—	—	117.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	618.	—	—	—	600.	—	—
Salonsteward	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pantryman	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Storekeeper	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberkoch	—	—	—	149.	—	150-207	—	—	—	—	—	—	—	987.	—	176.	222.	1500.	—	—
Alleinkoch	—	—	—	—	69.	150-207	—	130-145*	—	—	4.10.00	—	—	723.	—	176.	176.	1000.	110.	—
2. Koch	—	—	—	—	150-159	—	30-85*	—	—	—	—	—	—	618.	—	—	—	650.	—	—
Kochmaat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109.	—	—	—	400.	—	—
Kochsjunge	—	—	—	29.	—	55-64	—	—	—	—	—	—	—	42.	—	—	—	—	45.	—
*) Frachtschiffe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.100 Minim.

Mitteilungen des Sekretariats.

Eingegangene Beiträge.

Französische Eisenbahner Fr. 8 409.—
Norwegische Transportarbeiter Fl. 354.—

Kongresse.

Spanischer Transportarbeiter-Verband. — 1. April und folgende Tage in Madrid;
Englischer Verband der Eisenbahnangestellten. — 13.-16. Mai in Blackpool;
Schweizerischer Eisenbahner-Verband. — 29. und 30. Juni in Bern;
Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs. — 9. Juni in Wien;
Verband der tschechischen Eisenbahner. — 18.-20. Mai in Prag.



Esperanto in der I. T. F.

Der jüngste Kongress des schwedischen Transportarbeiter-Verbandes hat auf Grund eines Antrages der Kraftfahrer in Gothenburg beschlossen, in seine Statuten unter die Rubrik: „Zweck des Verbandes“ folgendes aufzunehmen: „Förderung und Verbreitung des Esperanto als die internationale Hilfssprache“.

Ein weiterer Antrag bezweckte den Kollektivanschluss des Verbandes bei der schwedischen Arbeiter-Esperanto-Organisation und Beisteuerung zu den Kosten des im August 1928 in Gothenburg abgehaltenen internationalen Esperanto-Kongresses. In der Begründung dieses Antrags wurde u. a. darauf hingewiesen, dass sich dieser Organisation bereits 70 Gewerkschaften, worunter auch unser Seeleuteverband und 15 Ortsgruppen unseres Eisenbahnverbandes, angeschlossen haben. Dieser Antrag ist an den Vorstand zur weiteren Erledigung verwiesen worden.

Esperanto in der Arbeiterbewegung.
Internationale Jugendkundgebung für Esperanto.

„Die Exekutive der Sozialistischen Jugend-Internationale hat beschlossen, während des Internationalen Jugendtages vom 12. bis 14. Juli 1929 in Wien auch eine grosse Kundgebung für die Welthilfssprache Esperanto zu veranstalten. Die Exekutive fordert die Landesverbände auf, sofort überall Esperanto-Kurse beginnen zu lassen, damit die nach Wien kommenden Jugendgenossen bis Juli genügend Esperantokenntnisse erwerben können. Wir fordern alle Gruppen auf, sofort mit den Gruppen der Arbeiter-Jugend in Verbindung zu treten, um Sammel-Esperanto-Kurse für die Wienfahrer in die Wege zu leiten.“

(Arbeiter-Esperantist).



VAN OVEN
Den Haag



FAHNEN UND ABZEICHEN



Lieferant
der I.T.F.



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