



ITF

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

Vorwärts - mit eigener Kraft!

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

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

AUS DEM INHALT.

Vorwärts - mit eigener Kraft!	33
Sowjetrussland und wir	34
Lohnsätze in Italien	34
Mitteilungen des Sekretariats	34
Eisenbahner:	
Gegen die Reparationsbelastung der deutschen Eisenbahnen und Eisenbahner	35
Lohnbewegungen	35
Umschichtung im Forderungsdienst	36
Die automatische Kuppelung und die Internationale der Eisenbahnverwaltungen (U. I. C.)	37
Einführung der Gedingearbeit in Belgien	37
Hafenarbeiter:	
Verschiedenes	37
Strassenbahnen:	
Verschiedenes	37
Krafftahrt:	
Jubiläumskongress des tschechoslowakischen Krafftahrer-Verbandes	38
Luftfahrt:	
Die Entwicklung des Luftverkehrs	39
Seeleute:	
Verschiedenes	40
Esperanto	40

Das Schicksal des Washingtoner Uebereinkommens über den Achtstundentag haben wir in unserem Blatt Schritt für Schritt verfolgt. Es kam i. J. 1919 zustande, zu einem Zeitpunkt, wo die besitzende Klasse mit Angst vor der Arbeiterbewegung erfüllt war, 1919, der Zeit schöner Erklärungen und feierlicher Versprechen, die sogar in Friedensverträgen niedergelegt wurden!

Die Wünsche der Arbeiterklasse gehen eigentlich nicht durch Recht und Billigkeit in Erfüllung, sondern nur in dem Masse, als sie auf ihre Gegner Macht auszuüben und ihnen dadurch Achtung einzuflössen vermag. Als sich der Einfluss und die Stosskraft der Arbeiterbewegung nicht so stark erwies, wie die besitzende Klasse in ihrer Angst zunächst angenommen hatte, schwand auch die Bereitwilligkeit, ihren einst ausgesprochenen schönen Worten gemäss zu handeln, dahin. So kommt es auch, dass die Washingtoner Konvention bisher nicht durchgeführt worden ist, dass gegen ihren Inhalt allerlei „Einwände“ geltend gemacht wurden, dass sie 1924 in Bern und 1926 in London genauer ausgelegt werden musste — und trotzdem wollen sie die Herren noch immer nicht verstehen. Die heutige englische Regierung, Schrittmacher der Reaktion auf vielen Gebieten, kam in der jüngsten Sitzung des Verwaltungsrats des Internationalen Arbeitsamtes mit dem Vorschlag, das Uebereinkommen zu revidieren! Der Verlauf der Angelegenheit ist ja zur Genüge bekannt. Der englische Antrag ist abgewiesen worden und nicht ein einziger Beschluss konnte gefasst werden.

Es würde an Selbsttäuschung grenzen, wollten wir dieses Ergebnis, nämlich dass — vorläufig — von einer Revision abgesehen wird, als einen Erfolg der Arbeiter buchen.

Als ob jetzt das 1919 getroffene Uebereinkommen durchgeführt würde! Was jetzt wieder in Genf geschah, ist bezeichnend. Die besitzende Klasse leistet den Bestrebungen der Arbeiterbewegung stets grösseren Widerstand; sie ist nur darauf bedacht, ihre Gewinne in Sicherheit zu bringen und ihre bevorrechtete Stellung zu behalten. Dagegen hilft kein Argumentieren.

Die Teilnahme an der parlamentarischen Arbeit, auch an der internationalen, z. B. in Genf, ist notwendig. Die Arbeitervertreter aber, welche auf diesem schwierigen Gebiet kämpfen müssen, werden, so tüchtig und beredt sie auch sein mögen, Erfolge erst dann zu verzeichnen haben, wenn die Arbeiter in den Betrieben durch ihre wirtschaftliche Macht die Gegner zwingen können, ihnen Rechnung zu tragen.

Die jüngsten Ereignisse in Genf sind für uns eine Anweisung dafür, was wir vor allem zu tun haben: Festigung und Ausbau der Arbeiterbewegung in allen Ländern sowohl zahlenmässig als hinsichtlich ihrer Streitbarkeit.

Die Gewerkschaftsbewegung ist dabei naturgemäss ausschlaggebend; sie hat eine führende Stelle einzunehmen, doch wird sich ihre Tätigkeit auch indirekt auf politischem Gebiet auswirken.

Binnen kurzem werden in verschiedenen Ländern die Parlamentswahlen stattfinden. Ein Sieg der selbständig kämpfenden Arbeiterbewegung — und wer denkt dabei nicht an erster Stelle an England? — wird dazu beitragen, auch in Genf eine andere Atmosphäre zu schaffen. Mit eigener Kraft — vorwärts!

Sowjetrußland und wir.

Die Nachrichten aus und über Rußland sind fast ausnahmslos sehr einseitig, entweder *pro* oder *kontra* — und deshalb unzuverlässig.

Von umso grösserem Wert ist es daher, wenn eine massgebende Persönlichkeit wie Albert Thomas, Direktor des Internationalen Arbeitsamtes, nach einer Reise durch die Sowjetunion ihre Eindrücke von Land und Leuten wiedergibt. Vor allem interessiert es uns, welche Aussichten nach Auffassung Thomas' in bezug auf einheitliche Organisation und Aktion zwischen den russischen Kameraden und unserer Bewegung bestehen.

Ein Berichterstatter der englischen Zeitschrift *New Leader* schreibt darin u. a. folgendes über eine mit ihm gepflogene Unterredung:

„Die Arbeit für den Wiederaufbau Rußlands ist noch nicht beendet, doch ist eine Katastrophe unwahrscheinlich. Obgleich Gegner der kommunistischen Theorie und Praxis, warnt Thomas die Kapitalisten im Westen vor ihrem Unsinn, auf einen wirtschaftlichen Zusammenbruch Sowjetrußlands zu hoffen. Die Bevölkerung hängt so sehr am neuen Rußland, dass sie für dasselbe unter schwierigen Verhältnissen und manchmal gegen geringeren Lohn als früher leidet und schwer arbeitet. So verhalten sich sogar diejenigen, welche keine Kommunisten sind. Das russische Volk macht redliche und ungeheure Anstrengungen, um Vortreffliches auf den alten Ruinen aufzubauen.

Auf meine Frage hin, ob Aussicht auf eine Annäherung der russischen und der übrigen europäischen Gewerkschaftsbewegung bestünde, zeigte Thomas grosses Interesse. Es war ihm viel daran gelegen, dass ich die genaue Bedeutung seiner Antwort erfasse. Er sagte, dass auf russischer Seite, was nicht unnatürlich sei, ein starker Unwille und eine gewisse Verbitterung über das Scheitern des Englisch-Russischen Komitees und nicht die geringste Neigung herrsche, den ersten Schritt zu einer Wiederaufnahme der Unterhandlungen zu unternehmen. Andererseits bestünde für diese Idee bei den eigentlichen Gewerkschaftlern (nicht bei den Leuten in der III. Internationale) eine gewisse Sympathie und Thomas glaubt, dass vielleicht auf indirektem Wege etwas getan werden könne, damit der Bruch weniger in Erscheinung tritt. Bei einer Zusammenkunft müssten aber gegenseitig feste Garantien dafür gegeben werden, dass sie sich auf eine rein gewerkschaftliche Grundlage beschränkt. Von den Gewerkschaften im Westen könne nicht erwartet werden, auf eine andere Art zu unterhandeln. Sollte dabei irgendwie Propaganda getrieben oder eine feindselige Haltung gegenüber der mustergültigen Gewerkschaftsbewegung des Westens eingenommen werden, so würde eine kritische Lage geschaffen.“

Lohnsätze in Italien.

„Löhne, Arbeitszeit und Arbeitsbedingungen sind im faschistischen Italien ein „Staatsgeheimnis“. Der Presse ist jegliche Erwähnung derselben streng verboten; sie darf nur von Zeit zu Zeit feststellen, das die italienischen Arbeiter über die unter dem Faschismus herrschenden Verhältnisse begeistert sind.

Es ist mir nun aber gelungen, Einzelheiten über den neuen Arbeits-„Vertrag“ zwischen den Landarbeitern und der Grundbesitzer-Föderation von Novara in Piedmont, eine der reichsten landwirtschaftlichen Gegenden Italiens, zu erfahren.

Nach diesem „Vertrag“, welcher mit dem 29. Dezember 1928 datiert ist,

beträgt der Wochenlohn eines landwirtschaftlichen Arbeiters in den Monaten November, Dezember, Januar und Februar 7 sh. 6 d. (ca. M. 7.50) und in den übrigen sieben Monaten 11 sh. (ca. M. 11.—).

Diese Löhne werden bei einem achtstündigen Arbeitstag und Arbeitern von über 17 Jahren bezahlt. Arbeiter im Alter von 16 und 17 Jahren erhalten $\frac{3}{4}$ obiger Sätze.

Im „Vertrag“ ist ferner festgelegt, dass Arbeiter im Alter von 65 bis 70 Jahren 30 % weniger bekommen.

Vor dem Faschismus hatten die in der italienischen Landwirtschaft beschäftigten Arbeiter einen durchschnittlichen Wochenlohn von 150 Lire, d. i. so viel, als sie jetzt nach dem Novara-„Vertrag“ in einem der Monate November bis Februar erhalten.

Für diesen „Vertrag“ ist die faschistische Regierung direkt verantwortlich, denn alle „Arbeitsverträge“ unterliegen der Genehmigung durch das für die faschistischen Gewerkschaften zuständige Ministerium“.

(Ital. Berichterstatter im *Daily Herald*).

Lo que es y lo que pretende la F. S. I.

(Was der I.G.B. ist und was er will).

Diesen Titel trägt eine hübsch ausgestattete, in spanischer Sprache geschriebene Schrift, in der Kollege J. Sassenbach in kurzen Zügen das Entstehen und die Bestrebungen des I.G.B. darstellt. Zweck der Broschüre ist, engere Verbindungen mit der Gewerkschaftsbewegung in den süd- und mittelamerikanischen Ländern herzustellen.

Für diejenigen Fälle, wo die gewerkschaftlichen Landeszentralen dem I.G.B. noch nicht beitreten können, wird in der Schrift der Anschluss der einzelnen Gewerkschaften bei den zuständigen internationalen Berufssekretariaten, über die ein Verzeichnis beigelegt ist, empfohlen.

Wir wünschen dem I.G.B. bei dieser Werbearbeit guten Erfolg.

Mitteilungen des Sekretariats.

Beantwortung verlangter Auskünfte.

Wir ersuchen die in Frage kommenden Verbände dringend um schnellste Beantwortung unserer verschiedenen Rundschreiben und Fragebogen betr.:

Organisierung des Verwaltungs- und Aufsichts personals bei der Eisenbahn;

Zusammenhang zwischen den Eisenbahnkatastrophen in den letzten Jahren und dem Personalabbau;

Organisierung des Luftfahrtpersonals;

Mitgliederstand per 1. Januar 1929;

Uebernahme von Artikeln aus der „I.T.F.“ (gerichtet an die Redaktionen der Verbandszeitungen).

Das deutsche Eisenbahnpersonal und die Reparationslasten.

Der französische Eisenbahnerverband hat beschlossen, zur Unterstützung unseres bei der Sachverständigen-Konferenz in Paris gestellten Audienzansuches und der darin enthaltenen Forderungen zum Schutze der deutschen Eisenbahner (s. No. 4, S. 28, der „I.T.F.“) sich mit dem Ministerium des Aeussern in Verbindung zu setzen.

Zu dem gleichen Zwecke haben sich die englischen Mitgliedsverbände im Namen aller der I. T. F. angeschlossenen Organisationen mit einer Eingabe an den Premierminister, die Führer der Arbeiter- und liberalen Partei sowie an den englischen Sekretär der Reparationskommission gewandt.

Eingegangene Beiträge.

Für 1929:

Norwegisches Lokomotivpersonal . . .	Fl. 98.64
Belgische Strassenbahner	173.20
Holländische Eisen- und Strassenbahner . . .	1 162.62
Spanische Eisenbahner	1 200.—
Schwedische Seeleute	250.—
Schwedische Eisenbahner	2 151.78
Belgische Eisenbahner	750.—

Kongresse.

Spanischer Transportarbeiter-Verband: 1. April und folgende Tage in Madrid;

Jugoslawischer Eisenbahner-Verband: 14. und 15. April in Ljubljana;

Englischer Verband der Eisenbahnangestellten: 13.—16. Mai in Blackpool;

Schweizerischer Eisenbahnerverband: 29. und 30. Juni in Bern;

Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs: 9. Juni in Wien;

Verband der tschechischen Eisenbahner (Unie Zeleznicnich Zamestnancu): 18.—20. Mai in Prag.



VAN OVEN
Den Haag



FAHNEN UND ABZEICHEN



Lieferant
der I.T.F.



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

EISENBÄHNER

Gegen die Reparationsbelastung der deutschen Eisenbahnen und Eisenbahner.

In einer Kollektivnote an die Reichsregierung nehmen die deutschen Eisenbahnergewerkschaften aller Tendenzen Stellung zur Reparationsfrage, soweit diese die Eisenbahnen berührt. Die Eingabe befasst sich mit der Belastung der Deutschen Reichsbahn. Es wird darin etwa folgendes ausgeführt:

Die Erfahrungen haben bewiesen, dass diese Belastung zu hoch ist. So hat der Reichstag die Durchführung einer Reihe von Massnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit gefordert, wozu der Reichsverkehrsminister erklärte, dass die verlangte Verbesserung der technischen Anlagen, der Betriebsführung und der Personalverhältnisse einen durchschnittlichen Aufwand von 465 Millionen Mark pro Jahr erforderte. Die Reichsbahngesellschaft erklärt sich ausserstande, alsbald die Mängel des betrieblichen Apparates und die zu weit getriebene Ausnutzung des Personals zu beseitigen, weil die Finanzlage sie daran hindere. Der Wettbewerb anderer Verkehrsmittel entzieht der Reichsbahn bedeutende Einnahmen. Der Anlagezuwachs wird in zu grossem Masse aus den Betriebseinnahmen bestritten, weil einerseits die Möglichkeit, langfristige Anleihen aufzunehmen, nicht in genügendem Masse gegeben ist, und andererseits die Reparationslasten die Tilgungsmöglichkeiten bedeutend beschränken. Die Folgen der Personalpolitik der Demobilisationszeit, die Uebernahme von Beamten aus abgetretenen Gebieten, die Erhöhung der Pensionslasten infolge des Abbaues, die den Arbeiterpensionskassen durch Gebietsabtretungen verursachen Vermögensverluste, die Kostspieligkeit des Betriebs über den polnischen Korridor und ähnliches mehr burden der Reichsbahn politische Lasten auf, welche jährlich 300 Millionen Mark verzehren. Die Lasten des Kapitaldienstes (Reparationslasten) werden auf dem nach Ansicht der Gewerkschaften zu hoch gegriffenen Anlagewert von 26 Milliarden Mark festgesetzt. Die Verkehrssteuer beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit der Reichsbahn mit dem dieser Steuer nicht unterworfenen Kraftverkehr.

Die Gewerkschaften sehen ein, dass die Reichsbahngesellschaft zu stark in Anspruch genommen ist. Die Personalpolitik dieses bisher unter ausländischer Kontrolle stehenden Unternehmens hat

aber das Personal einem Ausnahmerecht unterworfen und ihm im Vergleich zu anderen Arbeitnehmergruppen schwere Nachteile gebracht. Die Reichsbahn-Personalordnung ist weder ein Gesetz noch eine Vereinbarung. Die Ausübung der der Gesellschaft durch das Reichsbahngesetz erteilten Befugnisse haben zu weitgehender Ausschaltung sozialrechtlicher Schutzgesetze geführt. Diese Personalverhältnisse werden zu einer ständigen Bedrohung der sozialen Rechte der übrigen deutschen Arbeiter, Angestellten und Beamten.

Die Gewerkschaften bezeichnen es ferner als einen Fehler, dass die Reichsbahn in ihrer jetzigen Form sich in erster Linie als reines Erwerbsunternehmen fühlen muss, wodurch das Gewinnstreben den Vorrang über die Sorge um die Volkswohlfahrt bekommt. Ein weiterer Fehler ist, dass das wertvollste Besitztum des deutschen Volkes jeder parlamentarischen Kontrolle entzogen ist.

Aus diesen gewerkschaftlichen, sozialen und politischen Erwägungen heraus fordern die deutschen Eisenbahnorganisationen die Befreiung der Reichsbahn von der dinglichen Haftung für die Reparationszahlungen. Die Frage, wie die künftigen Reparationsbelastungen aufzubringen sind, erklären sie als eine innerdeutsche Angelegenheit. Zur Aufbringung der Reparationen ist die Beibehaltung der Reichsbahngesellschaft keine Notwendigkeit. Die Organisationen erachten im Gegenteil, dass die Forderung der Rücküberführung der Reichsbahn in die Reichsverwaltung den wichtigsten Interessen des deutschen Volkes entspricht.

Lohnbewegungen.

DEUTSCHLAND.

Die Deutschen Eisenbahnergewerkschaften haben den Lohntarifvertrag der Arbeiter der Reichsbahngesellschaft zum 31. März 1929 gekündigt. Die Gewerkschaften fordern eine einheitliche Lohn-erhöhung für alle Arbeitergruppen. Die ersten Verhandlungen fanden am 11. März statt und verliefen ergebnislos, da die Reichsbahngesellschaft sich zu den Forderungen vorerst nicht äusserte.

**

Die Hauptverwaltung der deutschen Reichsbahngesellschaft hat einen Betrag

von drei Millionen Mark bereitgestellt zum Zwecke der Gewährung einer einmaligen Zulage an die während der Kälteperiode im Freien Beschäftigten. Die Zulage beträgt pro Kopf durchschnittlich 20 Mark und wird in erster Linie gewährt an das Rangierpersonal, das Personal im Bahnhofs- und Weichendienst, die Arbeiter in ungeschützten Umladehallen, das Lokpersonal, Bremser und Streckengeher.

IRLAND.

Im Januar dieses Jahres kamen die irischen Eisenbahngesellschaften (mit einer Ausnahme) um die Genehmigung einer Verminderung der Löhne und Gehälter von etwa 15000 Mann beim Nationalen Lohnamt ein. Die Forderung der Gesellschaften lautete auf eine Verminderung von:

- a) 10 % der Löhne der Verkehrs- und Betriebsarbeiter (ausschliesslich der Lokomotivführer-, -heizer und -putzer);
- b) 5 % der Gehälter der Bahnhofsverwalter, Gütervorsteher und Bürobeamten.

Die Gesellschaften schlugen vor, die Verminderung in zwei Abschnitten vorzunehmen, wobei die erste Herabsetzung sofort, die zweite drei Monate später erfolgen sollte.

Die Mehrheit des Lohnamtes wies den Antrag ab mit der Begründung, dass die Unternehmungen keinen materiellen Nutzen von einer Herabsetzung der Löhne zu erwarten hätten, andererseits aber würde sie die Bemühungen der Bediensteten, den Dienst zu verbessern und Kunden für die Eisenbahnen zu werben, vereiteln.

FRANKREICH.

Dem Drängen des französischen Eisenbahnerverbandes stattgebend, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahngesellschaften aufgefordert, die Frage der Erhöhung der Nebenbezüge im gleichen Verhältnis wie die Löhne einer umfassenden Untersuchung zu unterziehen.

RHODESIEN. (Südafrika).

Nach einer Reihe erfolgreicher Lohnkämpfe musste der Rhodesische Eisenbahnerverband 1922 einer allgemeinen und empfindlichen Lohnverminderung zustimmen. Schlechte Finanzlage der Eisenbahn und nicht zuletzt gewaltiger Druck einflussreicher Arbeitgeber, denen die hohen Eisenbahnerlöhne missfielen, auf die Eisenbahndirektion, verursachten den Schritt rückwärts.

Die Löhne wurden einheitlich um £ 3 pro Monat gekürzt — der Taglohn eines Handwerkers betrug £ 1 — und der Teuerungszuschlag von monatlich £ 6.10.- der verheirateten Bediensteten wurde um £ 2.10.- gekürzt.

Als sich die Finanzlage der Eisenbahnen besserte, forderten die Eisenbahner ihr eingebüsstes Geld zurück. 1927 war,

die Atmosphäre mit Streiklust geladen. Es lief gerade noch ohne Streik ab, denn ein Schiedsspruch brachte den Eisenbahnern eine Lohnerhöhung von £ 1.12.- pro Monat ab 1. Juni 1927.

„Die Verwaltung schuldet jedem Bediensteten noch £ 1.7.6 pro Monat“, erklärte der Verband Anfang 1929. „Der rhodesische Eisenbahnverband ist stark, ist die stärkste Organisation seiner Art in Rhodesien. Er besitzt die Kraft, seine Forderungen durchzusetzen. Es ist nicht mehr nötig — wie in der schlechten alten Zeit — mit „dem Hute in der Hand“ vor die Mächtigen des Tages zu treten und demütig um einige Krümchen zu bitten.“

Am 17. Januar 1929 unterbreitete der Verband der Eisenbahndirektion seine Forderungen, über welche vom 23. bis 29. Januar täglich verhandelt wurde. „Wenn aus dem Ton der Diskussionen ein Schluss gezogen werden kann“, so schreibt das Organ des Verbandes, „dann ist es sicher, dass unseren Forderungen grösste Aufmerksamkeit geschenkt wird.“

Es liegt die Vermutung nahe, dass das Ende der Verhandlungen nicht besonders glücklich gewesen ist, denn am 20. Februar benachrichtigte der Verband der rhodesischen Eisenbahner die I.T.F., dass ein Generalstreik ausgebrochen sei und dass die 3 000 betroffenen Eisenbahner sich restlos am Kampf beteiligen.

Pressemeldungen zufolge ist der am 16. Februar ausgerufene Generalstreik am 14. März beendet worden. Der Korrespondent des „Daily Herald“ meldet, dass der Verband mit der Regierung vereinbarte, dass alle Streitfragen einem Schiedsgericht, bestehend aus vier Rhodesiern und einem südafrikanischen Vorsitzenden, unterbreitet werden sollen. Regierungsseitig wurde versprochen, dass keine Massregelungen stattfinden.

Die Vorstände des rhodesischen Eisenbahnverbandes und des Metallarbeiterverbandes haben der Abmachung zugestimmt.

Empfohlene Hotels und Restaurants.

American Hotel, Amsterdam.

Erstklassiges Hotel, Restaurant
und Café.

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

Umschichtung im Förderungsdienst.

Der Lokomotivpark der Eisenbahnen wird so ziemlich allorts kleiner.

Das geht aus folgender Aufstellung

hervor, die wir nach den Statistiken der Internationale der Eisenbahnverwaltungen angefertigt haben:

Bahn	Anzahl Lokomotiven			Anzahl Motorwagen		
	1925	1926	1927	1925	1926	1927
Deutsche Reichsbahnen . . .	27 620	25 921	24 859	643	708	746
Franz. Staatsbahnen	4 209	4 186	4 133	113	192	202
P. L. M.-Bahnen (Frankr.) . .	—	5 495	5 507	—	146	155
P. O.-Bahnen „	2 773	2 803	2 823	53	89	94
Great Western-Eisenbahn (Engl.)	3 991	3 990	4 007	73	73	59
L. N. E.-Eisenbahn (Engl.) . .	7 469	7 423	7 438	98	93	95
L. M. S.-Eisenbahn „ . . .	10 207	10 161	10 130	299	315	338
Southern-Eisenbahn „ . . .	2 203	2 124	2 083	556	576	576
Niederländische Eisenbahnen .	1 438	1 360	1 327	57	?	110
Ungarische Staatsbahnen . . .	1 934	1 927	1 896	5	23	28
Italienische Staatsbahnen . . .	7 089	6 988	6 943	87	61	58
Rumänische Staatsbahnen . . .	4 302	4 294	3 880	33	32	31
Schweizerische Bundesbahnen .	1 053	1 062	1 039	27	30	42
Tschechoslow. Staatsbahnen u. Privatbahnen im Staatsbetrieb	4 314	4 266	4 210	27	29	32

Es ist zu einem Gemeinplatz geworden, in diesem Zusammenhang auf die Erhöhung der Zugkraft der Lokomotiven und der Geschwindigkeit der Züge hinzuweisen. Die technische Vervollkommnung der Maschinen trägt gewiss ihr Teil zur Verminderung bei. Daneben gibt es eine Reihe anderer Faktoren, von denen wir einige nur erwähnen wollen: die Verminderung der Anzahl Reparaturen und die Verkürzung der Reparaturzeiten, die Verminderung der Anzahl Lokschuppen, die Verlegung von Lokschuppen nach verkehrsgeographisch besser gelegenen Punkten, die Verbesserung des Verhältnisses zwischen toter und Nutzlast durch die Erhöhung des Ladevermögens der Wagen.

Die Wirkungen wirtschaftlicher Depressionen mit dem ihnen anhaftenden Verkehrsrückgang dürfen auch nicht übersehen werden.

Und schliesslich ergeht es der Lokomotive wie allen Maschinen: sie bekommt einen Konkurrenten. Einem kräftigen Konkurrenten, dem Strassen-Kraftwagen, setzen die Eisenbahnen den Schienen-Kraftwagen, d. i. der Motor- oder Triebwagen, entgegen. Für die Lokomotive ist das Ergebnis dasselbe: sie wird verdrängt. Zwar steckt der Motorwagen als Konkurrent der Lokomotive noch in seinen Anfängen. Mit fortschreitender Elektrifizierung dürfte das nicht mehr sehr lange wahr bleiben.

Die hierüber angeführten Zahlen lassen die überwiegende Tendenz erkennen, den Lokomotivpark zu verringern und den Motorwagenpark zu vergrössern. Für das Personal bedeutet diese Umschichtung weniger Lokomotivbeamtenstellen und teilweiser Ersatz dieses Verlustes durch neue Stellen im Motorwagendienst.

Natürlich würden die Verwaltungen glauben, gegen die heiligsten Prinzipien der Sparwut zu sündigen, wenn sie nicht die Gelegenheit benützten, um durch niedrigere Bewertung des Motor-

wagendienstes gegenüber dem Lokomotivdienst die Personalkosten im Förderungsdienst zu senken.

Unter dem Vorwand, die Bedienung des Motorwagens sei unvergleichlich einfacher als die der Lokomotive, werden hinsichtlich der Qualifizierung an Motorwagenbedienstete niedrigere Ansprüche als an Lokomotivbedienstete gestellt. Der Grundsatz „für gleiche Arbeit, gleichen Lohn“ wird verdreht, indem die Verwaltungen das Hauptgewicht auf die geforderten praktischen und theoretischen Kenntnisse legen und die Arbeit aus der Diskussion ausschalten. Es entsteht ein neuer Grundsatz: „Für gleiche Arbeit, geleistet mit ungleicher Qualifizierung, ungleichen Lohn.“

Ob es vom gewerkschaftlichen Standpunkt zulässig ist, zu gleicher Arbeit ungleich qualifizierte Leute heranzuziehen, könnte zu einer endlosen Auseinandersetzung führen. Hingegen ist keine Diskussion zulässig über den gewerkschaftlichen Grundsatz: „Für gleiche Arbeit, gleichen Lohn.“ Einen Zug von A nach B befördern ist eine Arbeit, deren Wert nicht vermindert werden kann dadurch dass vom Führer nur das Minimum von Kenntnissen verlangt wird oder dadurch dass die Zugmaschine nur ein Motorwagen ist.

Auch das Manöver der Verwaltungen, den niederen, für den Lokomotivdienst nicht in Betracht kommenden Arbeitergruppen die Stellen im Motorwagendienst als Aufstiegsstellen anzubieten, ist Trug. Das Ergebnis ist die Umwandlung einer Anzahl als gut bezahlt geltender Stellen in Stellen mit weniger guten Arbeitsbedingungen. Daran verdient das Personal gar nichts, im Gegenteil, es verliert. Arbeit entwerten bringt nur den Arbeitgebern Nutzen.

In welchem Masse der Motorwagen in den Dienst unlauterer Konkurrenz gegen die Lokomotive auf sozialem Gebiet gestellt wird, werden wir später besprechen.

Die automatische Kuppelung und die Internationale der Eisenbahnverwaltungen (U. I. C.).

Mehr Licht!

Bei den Verhandlungen über unseren Antrag auf Einführung der automatischen Kuppelung auf der Internationalen Arbeitskonferenz v. J. 1928 und später auch im Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes erklärten die Arbeitgeber, etwaige Massnahmen der Internationalen Arbeitsorganisation seien verfrüht solange die amtliche internationale Instanz, der Internationale Verband der Eisenbahnverwaltungen seine Studien über diese Frage nicht beendet habe.

Auf der Internationalen Arbeitskonferenz war Herr Wiedemann, Vertreter vorgenannter Internationale anwesend. Er gab in der Kommission der automatischen Kuppelung Erklärungen über die Arbeiten seines Verbandes ab. Diese Erklärungen sind ziemlich ausführlich in den jedermann zugänglichen Protokollen der Konferenz aufzeichnet.

Herr Wiedemann hat dem Sekretariat seines Verbandes einen Bericht über seine Stellungnahme auf der Konferenz vorgelegt, welcher allen Mitgliedern übermittelt worden ist. Dies wird durch folgende Fussnote in dem vom Generalsekretär des Verbandes veröffentlichten Geschäftsbericht mitgeteilt: „Il n'a pas été jugé utile de reproduire ce compte-rendu“, d. h. auf deutsch: „Die Veröffentlichung dieses Berichtes wurde nicht für zweckmässig erachtet.“

Aus dieser Fussnote ist zu schliessen, dass entweder Herr Wiedemann selbst oder das Sekretariat seiner Internationale den Bericht über die auf der Genfer Konferenz eingenommene Haltung mit Bemerkungen oder Empfehlungen verziert hat, deren Inhalt zu erraten unserer Einbildungskraft überlassen bleibt. Diese geheimdiplomatischen Methoden gefallen uns nicht. Jedenfalls sind sie nicht geeignet, uns zu überzeugen, dass die Angelegenheit der automatischen Kuppelung überall von objektiv urteilenden Menschen behandelt wird.

Einführung der Gedingearbeit in Belgien.

Bisher bestand in belgischen Betriebswerken und Werkstätten kein reines Gedingesystem, sondern ein Prämiensystem, das zu zahlreichen Misstimmigkeiten Anlass gegeben hat. So erzielten z. B. die Arbeiter in Betriebswerken bei gleicher Produktion weniger an Prämien als ihre Kollegen in Werkstätten.

Unter dem Druck der Gewerkschaft hat die Gesellschaft sich entschlossen, dem Uebel abzuhelfen. Demnächst wird versuchsweise ein Gedingeverfahren in einer Werkstätte eingeführt.



Schiedsspruch für die Hafentarbeiter in den deutschen Nordseehäfen.

Der Deutsche Verkehrsband und der Verband der Maschinisten und Heizer haben das Lohnabkommen der Hafentarbeiter Hamburg-Altona, Harburg und der übrigen Nordseehäfen, einschliesslich Lübeck und Stettin, zum 1. April gekündigt und verlangen eine Lohnerhöhung von 70 Pf. täglich. Bei den Verhandlungen führten die Unternehmer besonders die Konkurrenzfähigkeit mit Rotterdam und Antwerpen und die Belastung der Wirtschaft durch die Reparationsverhandlungen in Paris, ins Feld und sie erklärten sich deshalb nur bereit, die bestehenden Löhne auf ein weiteres Vierteljahr gelten zu lassen. Da keine Einigung erzielt werden konnte, wurde ein Schlichtungsverfahren eingeleitet. Der nunmehr gefällte Schiedsspruch sieht eine Erhöhung des Taglohns von M. 8.80 auf M. 9.20, eine entsprechende Erhöhung des Akkordlohns, sowie eine Extrapulze von M. 1.— bis M. 1.10 für Vorarbeiter vor. Im Schiedsspruch wird ferner bestimmt, dass das neue Abkommen vom 1. April 1929 bis 30. September 1930 Gültigkeit hat.

Verkehr in den Nordseehäfen.

Folgende Zahlen zeigen den Umfang des Schiffsverkehrs der wichtigsten Nordseehäfen im Januar 1929, verglichen mit dem Bestand im gleichen Monat des Vorjahres:

	Hamburg	
	Schiffe	Tonnen
1929	1 187	1 678 692
1928	1 268	1 819 184
Unterschied	- 81	- 140 492

	Antwerpen	
	Schiffe	Tonnen
1929	979	1 741 094
1928	942	1 765 565
Unterschied	+ 37	- 24 471

	Rotterdam	
	Schiffe	Tonnen
1929	1 024	1 669 584
1928	1 015	1 732 308
Unterschied	+ 9	- 62 724

	Bremen	
	Schiffe	Tonnen
1929	493	792 510
1928	449	710 247
Unterschied	+ 44	+ 82 263

Erfolgreicher Streik der Docker in Paraná.

Nach einem erfolgreichen dreiwöchigen Streik der Hafentarbeiter von Paraná (Republik Argentinien) kam es Mitte Januar zum Abschluss eines Kollektiv-

vertrages, der eine beträchtliche Verbesserung der Lage dieser Arbeiter im Gefolge hatte. Das Abkommen sieht zunächst den achtstündigen Arbeitstag vor. Die Löhne betragen: für feste Arbeiter an Land \$ 150 (\$ 1 = ca. M. 1.60) monatlich; Ueberarbeit wird mit \$ 1.— in der Stunde vergütet. An Schiffen arbeitende Tagelöhner erhalten \$ 7.— im Tag bei Handhabung von Stückgut und \$ 8.50 bei Handhabung von Häuten, Kohle, Gips und Portlandzement in Säcken; Arbeiter an Land, die Häute, Kohle, Gips und Portlandzement in Säcken handhaben, verdienen \$ 8.—; Tagelöhnern ist bei Mehrarbeit bis zu 1½ Stunden ein halber, von über 1½ Stunden ein ganzer Tagelohn auszuzahlen. Sind mehr als 5 Säcke über 70 kg schwer, so ist für die Tagesleistung der doppelte Satz zu vergüten. Wenn mit der Arbeit begonnen worden ist, muss der ganze Tagelohn bezahlt werden. Arbeit darf nicht unter solchen Verhältnissen verlangt werden, wenn die Beschäftigten dem Regen oder Gefahren ausgesetzt wären. Lasten im Gewichte von über 30 kg müssen von zwei dazu eingestellten Arbeitern auf die Schultern des Trägers gelüpft werden und ausser in Notfällen darf kein Unternehmer, Geschäftsführer oder Vorarbeiter bei dieser oder einer anderen Hafentarbeit mithelfen. Unorganisierte dürfen nicht beschäftigt werden. Personen, welche an Bord mit der Arbeit begonnen haben und später am Tage zu Arbeiten an Land herangezogen werden, erhalten 2 Tagelöhne, u. zw. einen auf Grund der Schiffs- und einen auf Grund der Landsätze. Arbeiter, welche mit der Arbeit an einem Schiff begonnen haben, dürfen auf kein anderes Schiff beordert werden, sofern dieses nicht dem selben Reeder gehört.

STRASSEN BAHNEN

Streik der Strassenbahner in Rosario.

Im *Mitteilungsblatt* vom November v. J. berichteten wir ausführlich über einen erfolgreichen Streik der Strassenbahner in Rosario de Santa Fé (Republik Argentinien), den diese im Juli und August 1928 geführt hatten. Für den Verband war es seither sehr schwierig, die Gesellschaft dahin zu bringen, sich an die getroffene Vereinbarung zu halten. Am 29. November brach sie ihr Versprechen, niemanden einzustellen, der beim letzten Kampf Streikbrecherarbeit verrichtet hat, doch ein weiterer 48stündiger Streik brachte sie bald zur Vernunft. Neue Differenzen entstanden am 31. Dezember wegen Entlassung dreier Bediensteten. Einer von ihnen, ein Schaffner, wurde entlassen, weil er sich weigerte, einen neuen Angestellten ein-

zulernen unter Berufung darauf, dass sich die Gesellschaft verpflichtet hatte, keine neuen Leute auszubilden, bevor nicht alle früher entlassenen und noch erwerbslosen Arbeiter wieder eingestellt sind. Zum dritten Male kam es zum Streik. Am 14. Januar einigten sich beide Parteien dahin, die Streitsache dem Präsidenten der Republik zur Schlichtung zu unterbreiten, dessen Spruch, der am folgenden Tage gefällt wurde, auch zugunsten des Verbandes ausgefallen ist. Nach Wiedereinstellung der entlassenen Bediensteten wurde die Arbeit am 17. Januar d. J. wieder aufgenommen. Dem Verband, welcher erst im Mai 1928 gegründet wurde und in 7 Monaten drei vollständige Siege davongetragen hat, kann man nur gratulieren.

Bezeichnend bei diesem Streike war, dass sich die 275 km von Buenos Aires entfernte Anglo-Argentinische Strassenbahngesellschaft eifrig damit beschäftigt hat, Streikbrecher herbeizuschaffen. Die beiden Gesellschaften stehen in keinerlei Beziehungen zueinander. Beim vorgenannten Unternehmen handelt es sich um eine englische, und bei der Rosario-Strassenbahn um eine belgische Gesellschaft.

Wie sich ein Unternehmen von seinen gesetzlichen Verpflichtungen drückt.

Dem argentinischen Gesetz gemäss sind die Angestellten bei Gesellschaften, die öffentliche Betriebe unterhalten, bei der Landespensionskasse zu versichern. Der Arbeitgeberbeitrag beläuft sich auf 8%, der Arbeitnehmerbeitrag auf 5% der Löhne. Die Anglo-Argentinische Strassenbahngesellschaft, ein englisches Unternehmen, welches das Strassenbahnamopol für die Stadt Buenos-Aires besitzt, hat kürzlich ein Mittel gefunden, um sich dieser Verpflichtung teilweise zu entziehen. Ihre Werkstätten, in denen über 1.000 Personen beschäftigt sind, wurden unlängst an eine Nebengesellschaft, die Argentinische Industrie-Werkstätten-Gesellschaft abgetreten, die, weil sie keine öffentliche Betriebs-Gesellschaft ist, nicht unter die Bestimmungen des Pensionsgesetzes fällt und die in Zukunft alle Reparaturarbeiten für die Anglo-Argentinische Gesellschaft ausführen wird. Diese Gesellschaft spart auf diese Weise 8% ihrer Ausgaben an Löhnen und die Beschäftigten gehen ihres Pensionsanspruches verlustig. Aber selbst Direktoren von Gesellschaften haben ein Herz. In freundlicher Weise hat nämlich die Gesellschaft angeboten, zu versuchen, die Landespensionskasse zur Rückzahlung der in den letzten Jahren bezahlten Beiträge an die betreffenden Bediensteten zu veranlassen.

Das Lyoner Strassenbahnpersonal erhebt Einspruch gegen die offenen Plattformen.

Die Gewerkschaft der Strassenbahnbediensteten von Lyon hat bei der Gesellschaft schon seit langem geschlossene Plattformen gefordert, — eine übrigens von der französischen Transportarbeiter-Föderation aufgestellte allgemeine Forderung. Die Lyoner Strassenbahngesellschaft stellte sich aber taub; seit zwei

Jahren hat sie sogar die auf einigen Strecken begonnenen Plattform-Abschlussarbeiten einstellen lassen. Bei der sibirischen Kälte, welche in diesem Winter geherrscht hat, haben die Lyoner Kameraden Veranlassung genommen, ihre Forderung nochmals mit Nachdruck geltend zu machen. Am 12. Februar d. J. fuhren die bereits angefahrenen Wagen zweier Linien der Gesellschaft um 6 Uhr morgens wieder in die Halle zurück und der Protest wurde den ganzen Tag in dieser Form fortgesetzt.

Erst daraufhin liess sich die Gesellschaft erweichen. Sie hat nun der Organisation ihre Pläne für die 1929 vorzunehmenden Arbeiten auseinandergesetzt und erklärt, sie würde an denjenigen Wagen, die in diesem Jahre nicht mehr umgebaut werden können, eine einseitige Schutzvorrichtung anbringen lassen.

Sicherheitsmassnahmen bei den Strassenbahnen von Montreal (Canada).

Die Strassenbahngesellschaft von Montreal hat zwecks Verminderung der Strassenbahnbetriebsunfälle einen aus Vertretern des Personals und der Direktion bestehenden Ausschuss gebildet. Der Vorsitzende der Personalorganisation ist, nachdem er jeder anderen Arbeit enthoben wurde, beauftragt worden, sich mit der Verhütung von Unglücksfällen zu beschäftigen. Auf den sechs Linien der Gesellschaft werden Personalausschüsse gewählt, die in angemessenen Zwischenräumen zusammentreten, um Sicherheitsmassnahmen und mögliche Verbesserungen zu besprechen. Die Vorsitzenden dieser Ausschüsse bilden ihrerseits einen Ausschuss, der allmonatlich mit der Direktion zu einer Besprechung zusammentreten wird. An verschiedenen Stellen des Strassenbahnnetzes werden mit einem Schlüssel verschlossene Urnen aufgestellt, damit die Bediensteten anonyme Vorschläge über Verbesserungen des Dienstes, die Unfallverhütung etc. einwerfen können. Diese Vorschläge werden von den Unterausschüssen und dem Ausschuss der Vorsitzenden geprüft und mit einer entsprechenden gutachtlichen Äusserung der Direktion übermittelt. Diejenigen, welche praktische Vorschläge gemacht haben, die von der Direktion angenommen wurden, werden dem Wert ihrer Idee gemäss belohnt. Man verspricht sich von diesem Verfahren günstige Resultate und eine Verminderung der mit der Zunahme des Verkehrs wachsenden Unfallgefahren.



Jubiläumskongress des tschechoslowakischen Kraftfahrer-Verbandes.

Am 2. und 3. März fand in Prag der VI. Verbandstag der tschechoslowakischen Kraftfahrergewerkschaft (Svaz ridicu automobilu v Ceskoslovenské Republice) statt, auf dem gleichzeitig das 10jährige Bestehen dieser Organisation gefeiert wurde. Es waren 93 Delegierte sowie 10 Gäste, darunter die Vertreter von Deutschland und Oesterreich anwesend. An Stelle des Kollegen Forstner (Wien), Generalratsmitglied der I.T.F., welcher krankheitshalber nicht nach Prag fahren konnte, hat Kollege Holek vom Verband der österreichischen Transportarbeiter unsere Internationale auf diesem Kongress vertreten.

Der Verlauf der Tagung kann als recht erfolgreich bezeichnet werden. Die Verhandlungen wurden vom Vorsitzenden Kus eröffnet, der zunächst den Tätigkeitsbericht des Vorstandes erstattete. Er gab einige Erläuterungen zu der an-

lässlich des Verbandsjubiläums herausgegebenen, dem Kongress in deutscher und tschechischer Sprache unterbreiteten Schrift, in der eine Menge von Material über die Organisation und deren Tätigkeit im ersten Jahrzehnt zusammengetragen ist. Die Mitgliederzahl, die 1919/20 2 986 betrug, hat 1928 einen Stand von 5 511 erreicht, sich also nahezu verdoppelt. Verschiedene soziale Einrichtungen des Verbandes verschaffen den Mitgliedern, die ungünstigen gesetzlichen Bestimmungen unterworfen und in der Ausübung ihres Berufes besonderen Gefahren ausgesetzt sind, Erleichterung bei Erwerbslosigkeit, Unfall, Krankheit und Tod, strafrechtlicher Verfolgung etc. So unterhält der Verband eine eigene Stellenvermittlung, die im vergangenen Jahre von den 735 arbeitslos gemeldeten Kraftfahrern 504 Mitgliedern Erwerbsmöglichkeit verschaffte. Welchen Ausbau das Unterstützungswesen erfahren hat, ist ersichtlich daraus, dass die Ausgaben für Erwerbslosen-, Unfall-, Streik-, Witwen- und Waisenunterstützung etc. von Kc. 15 568 im Jahre 1920 auf Kc. 117 123.22 im Jahre 1928 gestiegen sind. In dieser Zeitspanne haben sich die Ausgaben für Arbeitslosenunterstützung von Kc. 1 363.— auf Kc. 9 605.18, für Rechtsschutz von Kc. 10.— auf Kc. 29 813.64, für Witwen- und Waisenfürsorge von Kc. 3 850.— auf Kc. 11 150.— und für Weihnachtsbescherung (an Witwen und Waisen, Arbeitslose etc. von Kc. 1 864.20 (i. J. 1921) auf Kc. 24 404.45 erhöht.

Zur Aufklärung und Belehrung ihrer Mitglieder gibt die Organisation zwei in deutscher und tschechischer Sprache gehaltene Monatszeitschriften heraus, die sich durch gute Ausstattung und Reichhaltigkeit auszeichnen.

Einen Hemmschuh in der tschechoslowakischen Kraftfahrerbewegung bilden noch stets die zahlreichen Vereine und Klubs. Auch deren Vertreter sind zum Jubiläumskongress eingeladen und dort aufgefordert worden, sich endlich der auf dem Boden des Klassenkampfes stehenden freigewerkschaftlichen Organisation anzuschliessen, damit einheitlich vorgegangen werden könne. Sie haben darauf vor dem Kongresse erklärt, sich künftig für den Anschluss der Vereine an den Verband der Kraftwagenführer einzusetzen. In einer diesbezüglichen Entschliessung appelliert der Kongress auch an alle der Organisation noch fernstehenden Kollegen, ihr ihm Interesse einer Vereinheitlichung der nationalen und internationalen Kraftverkehrsgesetzgebung und einer Verbesserung ihrer Lebenslage im allgemeinen beizutreten.

Am zweiten Verhandlungstage nahm der Kongress die Berichte der verschiedenen Kommissionen, welche am Tage zuvor zusammengetreten waren, zur Kenntnis; ferner nahm er zwei Referate — eines vom Sekretär Jura über „Unsere Arbeit und unser künftiges Vorgehen“ und ein weiteres vom Sekretär

Stancl über die „Soziale Politik des Verbandes“ — entgegen. Die alte Verbandsleitung wurde einmütig wiedergewählt.

Von den angenommenen Entschliessungen sind noch zu erwähnen diejenige, worin eine neue Regelung der Fahr- und Verkehrsvorschriften, eine systematische Erziehung der Fussgänger und eine regelrechte Ausbildung der Kraftwagenführer, wie sie in unserem internationalen Programm festgelegt ist, verlangt wird; ferner eine Resolution über die Politik des Verbandes zur Erlangung besserer Arbeitszeit- und sonstiger Arbeitsbedingungen durch Schaffung von Kollektivverträgen und entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen zum Schutze der Berufskraftfahrer bei Unfall, Invalidität etc.

Um die Organisation instand zu setzen, die ihr gestellten Aufgaben in Zukunft besser durchzuführen, hat der Kongress eine Erhöhung der Mitgliedsbeiträge beschlossen.

Wir hoffen, dass es dem tschechoslowakischen Kraftfahrerverband im zweiten Jahrzehnt seines Bestehens gelingen wird, mit der bisher gezeigten Tatkraft das Ziel, welches er sich nicht nur im Interesse der nationalen, sondern auch der internationalen Kraftfahrerbewegung gesteckt hat, recht bald zu erreichen.

Argentinien.

Ein neuartiger Wettbewerb. Vor einigen Monaten haben eine Anzahl Kraftdroschkenführer in Buenos Aires, nachdem sie erfahren mussten, dass es für sie infolge der wachsenden Konkurrenz immer schwieriger wird, ihren Lebensunterhalt zu verdienen, beschlossen, einen von ihnen als „Kollektiv-Taxameter“-Dienst bezeichneten Verkehr einzurichten. Ihre Wagen wurden gewissermassen als durchgehende Miniatur-Omnibusse, welche die Fahrgäste zu einem Einheitstarif von ca. 30 Pf. von einem bestimmten Punkt zu einem andern bringen, in den Verkehr gebracht. Diese neue Einrichtung hat sich so bewährt, dass die Strassenbahn- und Omnibusgesellschaften den Stadtrat ersuchten, den Kraftdroschkenführern das Handwerk zu legen. Sie hatten aber damit kein Glück, sodass die Kollektiv-Taxameter heute eine ganz alltägliche Erscheinung im Strassenverkehr von Buenos Aires sind.

Anfang Januar erwischte die Polizei einen Mann dabei, als er von der Rückseite eines anderen Wagens her Nägel vor einen Kollektiv-Taxameter warf. Seine Taschen waren voll Nägel; ferner hatte er einige quittierte Nägel-Rechnungen verschiedenen Datums bei sich, die sich insgesamt auf 35 Pesos, d. s. ca. M. 60.—, beliefen. Nachforschungen haben ergeben, dass es sich um einen Aktionär einer der den Stadtverkehr betreibenden Omnibusgesellschaften und um niemand anders als den Bruder des Generalsekretärs der Omnibusbesitzer-Vereinigung von Buenos Aires handelte, welcher letzterer ebenfalls Aktionär zweier Omnibusgesellschaften ist.



Die Entwicklung des Luftverkehrs.

(Vervollständigter Auszug aus dem vom Kollegen Nathans auf dem Stockholmer Kongress gehaltenen Referat).

I.

Der Luftverkehr hat eine ähnlich rasche Entwicklung genommen wie der Kraftverkehr. Vor noch gar nicht allzulanger Zeit war der Menschenflug nur ein Traum, der ausgeträumt und längst zu nackter Wirklichkeit geworden ist. Kaum zwei Jahrzehnte hat es gedauert, um das Flugzeug aus seinem ersten Versuchsstadium zum schnellsten, modernsten und zu einem zuverlässigen Verkehrsmittel zu gestalten.

Eine Sensation in der Entwicklungsgeschichte des Flugzeuges war es, als im Jahre 1909 — es sind also noch keine 20 Jahre her — der Franzose Blériot zum ersten Mal über den Ärmelkanal flog, wobei er 40 km in 27 Min. 21 Sek. zurücklegte und am 23. September 1913 zum ersten Mal über das Mittelländische Meer, eine Strecke von 760 km in 7 Stunden 53 Min. Bereits im Jahre 1919 fand der erste Flug über den Atlantischen Ozean statt, u. zw. von Neufundland nach Irland. Andere Pioniere der Luft versuchten die Ueberquerung der Südatlantik und im Jahre 1927 erfolgten eine Anzahl von Flügen von Amerika nach dem europäischen Kontinent, während der Flug Europa-Amerika i. J. 1928 erst nach einer Reihe missglückter Versuche, die 30 Menschenleben kosteten, gelang.

Noch in ganz frischer Erinnerung ist der Ozeanflug des neuesten Zeppelinluftschiffes, das bei seiner Sturmfahrt grosse Umwege zu machen hatte und dadurch Rekordleistungen an Flugdauer und Flugweg aufweisen konnte, wie sie von Flugzeugen vorerst noch nicht erreicht werden dürften. Das Luftschiff bewältigte die Ozeanüberquerung auf einer Wegstrecke von ca. 10 000 km in 111 3/4 Stunden, gegenüber 80 Stunden des L. Z. 126 vor vier Jahren auf einer Strecke von ca. 7 800 km. Obwohl diese Zahlen verkehrstechnisch wenig günstig aussehen, so liegen in ihnen doch die wertvollsten Ergebnisse dieser Fahrt. Zurzeit befinden sich in England zwei grössere Luftschiffe im Bau, von denen bedeutendere fliegerische Leistungen erwartet werden als vom „Graf Zeppelin“.

Auch die Leistungen der Flugzeuge sind ganz hervorragend. So sind in einer Woche, vom 8. bis 16. April 1928, folgende Strecken zurückgelegt worden: Paris—Sahara (10 000 km), Tokio—Paris (17 000 km), Westafrika—Paris, Europa—Amerika. Welche Pläne für den zukünftigen Flugzeugverkehr bestehen,

geht aus einer Aeusserung des englischen Staatssekretärs Sir Samuel Hoare hervor, der in einem wissenschaftlichen Vortrag über die Zukunft des englischen Luftverkehrswesens mitteilte, dass feste Luftverbindungen zwischen London und Karachi (Indien) und London—Capetown (Südafrika) geschaffen werden sollen. Zu diesem Zwecke sind bereits eine Reihe von Notlande- und Tankstellen eingerichtet worden.

In einem bei seinem Amtsantritt bekanntgegebenen Programm des französischen Luftverkehrsministers sind regelmässige Luftpostverbindungen an gewissen Tagesstunden zwischen Paris und den europäischen Hauptstädten vorgesehen, wobei auch Nachtflüge vorgenommen werden sollen. Ferner ist die Einrichtung von Luftlinien mit den französischen Kolonien in Afrika und Asien, sowie mit Südamerika, geplant.

Die Strecke New-York—Chicago—St. Francisco (Vereinigte Staaten), welche Tag- und Nachtbetrieb hat und von der Postverwaltung eingerichtet wurde, kann in 32 Stunden zurückgelegt werden. Solche Fernverbindungen werden es bald ermöglichen, in 14 Tagen eine Reise um die Welt zu machen.

Holland hat als Hochstrasse der Luft vor kurzem eine Verbindung zwischen dem Mutterlande und seinen Kolonien (Niederländisch-Indien) hergestellt, die noch weiter ausgestaltet werden wird.

Fernluftverbindungen sind auch von der Deutschen Lufthansa eingerichtet worden, u. zw. zwischen Berlin und Leningrad mit einer Fahrdauer von 14 Stunden (56 Stunden Zeitersparnis im Vergleich zur Bahnreise), Berlin—Rom mit einer Fahrdauer von 12 Stunden, Berlin—Moskau mit einer Fahrdauer von 16 Stunden, Teilstrecke des Trajektes London—Moskau mit einer Fahrdauer von 31 Stunden auf einer Gesamtstrecke von 3 000 km.

Durch ein Abkommen mit der Reichsbahn arbeitet seit geraumer Zeit die Deutsche Lufthansa zusammen mit der Eisenbahn, sodass Reisen teils per Flugzeug, teils per Bahn unternommen werden können. Aehnliche Vereinbarungen sind auch in anderen Ländern, z. B. in der Tschechoslowakei, zwischen den beiden Verkehrsmitteln getroffen worden oder werden angestrebt.

In Deutschland machen sich ernste Bestrebungen des Schiffahrtskapitals bemerkbar, um durch Zusammenarbeit mit Luftverkehrsunternehmen die Luftlinien privatwirtschaftlich auszunutzen; die Gemeinschaft ist aber nur zu sehr an den Ausdehnungsmöglichkeiten des Luftverkehrsmittels interessiert, als dass man das Grosskapital in solchen Bestrebungen gewähren lassen darf.

In verschiedenen Ländern wird die Luftfahrt aus staatlichen Mitteln erheblich subventioniert. So geht aus dem Geschäftsbericht der Deutschen Lufthansa über das Jahr 1927 hervor, dass 78 Prozent aller Kosten aus öffentlichen Beihilfen gedeckt wurden.

(Wird fortgesetzt).

SEELEUTE

Der Seemannsverband in Dänemark und die Uebereinkunft betreffend die russisch-skandinavische Zusammenarbeit.

Mitteilungen zufolge hat die Urabstimmung, welche obengenannte Organisation über den Kartellvertrag mit den russischen Verbänden hat vornehmen lassen, mit 221 gegen 132 Stimmen die Annahme des Vertrages ergeben.

Tarifvertragsverhandlungen in Norwegen.

Bereits seit dem 29. Januar werden zwischen dem Norwegischen Matrosen- und Heizer-Verband und der Norwegischen Reeder-Vereinigung Verhandlungen geführt. Die Reeder wollten eine allgemeine Heuerherabsetzung von 10% auf sämtlichen Fahrzeugen von über 2000 Tonnen und von 12% auf solchen unter 2000 Tonnen, während die Gewerkschaft eine Heueraufbesserung und eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen im allgemeinen forderte. Das Ergebnis war, dass die Verhandlungen abgebrochen wurden, worauf die Organisation Massnahmen zum Streik ergriff.

Der staatliche Schlichter erliess jedoch ein Streikverbot. Am 8. Februar wurden die Verhandlungen wieder aufgenommen und am 12. Februar machte der Schlichter einen Verständigungsvorschlag, zu dem sich die Parteien bis 4. März 2 Uhr 30 zu äussern hatten.

Dieser Vorschlag ist zur Annahme empfohlen und nach einer Abstimmung auch gutgeheissen worden.

Neue Lohnsätze für die Tagelöhner in Antwerpen.

Mit Wirkung ab 1. Januar 1929 gelten für Seeleute, welche auf Fahrzeugen in Antwerpen als Tagelöhner beschäftigt werden, folgende Sätze:

Klasse	bei Arbeit an Wochentagen			
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A	59.50	64.50	69.50	86.—
B	58.25	63.25	68.25	84.75
C	57.—	62.—	67.—	83.50
D	40.—	43.—	46.—	57.—
E	55.—	60.—	65.—	81.50
F	52.—	57.—	62.—	78.50

Klasse	bei Arbeit an Sonn- und Festtagen		
	Fr.	Fr.	Fr.
A	99.25	108.—	116.75
B	98.—	106.75	115.50
C	96.75	105.50	114.25
D	66.—	72.—	78.—
E	94.75	103.50	112.25
F	91.75	100.50	109.25

Die Lohnsätze unter Kl. A gelten für: Bootsmann, Zimmermann, Hilfskesselwärter, 1. Koch, 1. Steward, Storekeeper und diensttuender Storekeeper auf Fahrzeugen, welche diese Kategorie an Bord haben;

Die Lohnsätze unter Kl. B gelten für: Quartiermeister (welche als solche eine Reise auf dem Schiff mitgemacht haben);

Die Lohnsätze unter Kl. C gelten für: Matrose, Heizer, Lampist, Schmierer, 2. Koch und Bäcker, Storekeeper-Assistent auf Fahrzeugen, welche diese Kategorie an Bord haben.

Die Lohnsätze unter Kl. D gelten für: Leichtmatrose;

Die Lohnsätze unter Kl. E gelten für: Messraum-Steward, Steward-Assistent.

Auf Passagierschiffen:

Die Lohnsätze unter Kl. E gelten für: Steward, wenn Proviant mitgeführt wird;

Die Lohnsätze unter Kl. F gelten für: die übrigen Stewards.

Für Mehrarbeit an Wochentagen werden Fr. 10.— pro Stunde und an Sonntagen und Festtagen Fr. 12.50 pro Stunde vergütet.

Wird in Schichten gearbeitet, dann hat die Besatzung Anspruch auf eine halbstündige Essenspause. An Samstagen wird nicht länger als bis 1 Uhr gearbeitet.

Der Fischerstreik auf Island.

In der letzten Nummer der „I.T.F.“ teilten wir mit, dass der Streik in der isländischen Trawlerfischerei nach Bewilligung einer Heueraufbesserung von 16% aufgehoben wurde. Beim Fang von Kabeljau, der einzusalzen ist, erfuhren die Monatsheuern eine Erhöhung von 8,8%, in der Fischerei von auf Eis zu lagerndem Kabeljau eine solche von 18%. Die Sonderzulage für Leber wurde um 20% erhöht.

Die neue Vereinbarung gilt auf ein Jahr und kann mit dreimonatiger Frist gekündigt werden. Die Bestimmungen über die gleitende Lohnskala wurden aufgehoben, doch konnten einige andere kleine Verbesserungen erzielt werden.

Die Mindestheuersätze in der Heringsfischerei sind die selben wie beim Fang von Kabeljau zum Einsalzen; der Fanganteil ist aber der gleiche, wie im letzten Jahre, geblieben.

Ein interessantes Gerichtsurteil in England.

Bekanntlich war es in England bisher Brauch, dass die Mitgliedsbeiträge zur Seeleutegewerkschaft vom Reeder bezahlt und später an der Heuer in Abzug gebracht wurden. Ein solcher Abzug ist auch an der Heuer einiger Mitglieder vorgenommen worden, welche von Ha-

velock Wilsons Organisation zur Seemannssekktion des englischen Transportarbeiterverbandes übergetreten sind. Wegen dieses Abzuges hat ein Heizer seine Reederei verklagt. Diese ist nun am Donnerstag, den 5. d. M. dazu verurteilt worden, dem Heizer die abgezogenen 10 sh. zurückzuzahlen. Von besonderer Wichtigkeit ist dieses Gerichtsurteil für den englischen Transportarbeiterverband, der gerade jetzt eine starke Propaganda unter den Seeleuten führt.



Esperanto in der I.T.F.

Auch in Oesterreich haben die Esperantisten unter den Eisenbahnern eine besondere Gruppe geschaffen zu dem Zwecke, unter dieser Arbeiterkategorie für die Welthilfssprache zu werben.

Die neue Gruppe hat bereits 10 schwedische Eisenbahn-Esperantisten eingeladen, ihre diesjährigen Ferien in Oesterreich zu verbringen.

Die schweizerische Gruppe der Eisenbahn-Esperantisten (Adresse: Postfach 560, Bern) ersucht im Hinblick auf ihre Werbearbeit bei der Eisenbahnverwaltung um Angaben aus den anderen Ländern betr. Förderung des Esperantostudiums durch die Direktionen, Erlaubnis zum Tragen von Esperanto-Abzeichen im Dienst usw.

Die internationalen Messen und Esperanto.

„Wie in jedem Jahre, so enthält auch der Hauptkatalog der Frankfurter Messe für die Herbstmesse 1928 wieder ein Warenverzeichnis in fünf Nationalsprachen und in Esperanto. Das Messamt Frankfurt bedient sich nunmehr seit beinahe zehn Jahren mit bestem Erfolg des Esperanto in seiner Reklame und in seinem Briefwechsel.“

Die Leipziger Messe hat wieder einen Faltprospekt in Esperanto in einer Auflage von 12000 Exemplaren verteilt. Die Esperanto-Abteilung des Leipziger Messamtes veranstaltet zu jeder Messe besondere Zusammenkünfte für Kaufleute, die Esperanto für Handelszwecke benutzen.“

(Arbeiter-Esperantist)

Die Konsumvereine und Esperanto.

„Der Verband der polnischen Konsumvereine in Warschau hat kürzlich seinen Bericht über die Bewegung der Konsumvereine in Polen im Jahre 1927 herausgegeben. Um das Verstehen im Auslande zu erleichtern ist diesem Bericht eine Zusammenfassung in Esperanto angefügt worden.“

Die japanischen Frauen-Konsumvereine benutzen Esperanto bereits seit mehreren Jahren. Ihre Hauptstelle, deren Sitz in Kobe ist, hat im vergangenen Jahre bereits ein Album über die Bewegung der japanischen Frauen-Konsumvereine mit Erläuterungen in Esperanto herausgegeben.“

(Arbeiter-Esperantist)

Adressen.

Die Arbeiter-Esperantisten-Organisationen in den verschiedenen Ländern sind bereit, gegebenenfalls unseren Verbänden bei der Ausführung unserer Stockholmer Beschlüsse in jeder Weise behilflich zu sein. Nachstehend die Adressen:
Oesterreich: Angerstr. 14 (Arbeiterheim), Wien XXI.
Deutschland: Wasastr. 16, Leipzig C. 1.
Niederlande: Middenweg 226, Amsterdam-Oost.
Polen: Marszalkowska 81, Warschau.
Schweiz: 177, Rue de Bagnolet, Paris XX.