

WIRTSCHAFTLICHE

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

ERSCHEINT ZWEIMAL MONATLICH IN DEUTSCHER ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

AMSTERDAM-HOLLAND VONDELSTRAAT 61 TELEGRAMMADRESSE INTRANSFE AMSTERDAM FERNSPRECHER 80186

AUS DEM INHALT.

Das Jubiläum der I. T. F.	57
Mitteilungen des Sekretariats . . .	58
Eisenbahner :	
Ein parlamentarisches Dokument über die automatische Kuppelung . . .	58
Die Lage des Verwaltungs-, Büro- und technischen Personals der Eisenbahnen (Oesterreich)	59
Notizen	59
Krafftahrt : Notizen	60
Hafenarbeiter :	
Das Ende des finnischen Hafentarbeiterstreiks	61
Der Hafentarbeiterschutz und die Haltung der Regierungen	61
Holzarbeiterstreik in Holland	62
Strassenbahnen :	
Strassenbahn und Autobus	62
Die Bildungsarbeit der Wiener Strassenbahner	63
Notizen	63
Seeleute : Joseph Havelock Wilson †	63
Notizen	64
Esperanto	64

DAS JUBILÄUM DER I. T. F.

Mit Genugtuung kann die I.T.F. auf den Tag ihrer Wiedererrichtung zurückblicken. Die am 28. April veranstaltete Empfangsfeierlichkeit wies einen starken Besuch auf. Der grösste Saal Amsterdams war gesteckt voll — Transportarbeiter und Eisenbahner — als dort am 29. April die Erinnerungsfeier mit Darbietungen am Rundfunk stattfand. 800 000 Mitgliedern, aus neun verschiedenen Sprachgebieten wurde die Jubiläumsausgabe des I.T.F.-Organs zugestellt.

Was aber besonders freudig stimmte war, aus dem Munde aller Vorstandsmitglieder der I. T. F. zu vernehmen, von wieviel gegenseitiger Kameradschaft und Liebe für die gemeinsame internationale Organisation alle beseelt sind.

Daneben kann es uns auch mit einigem Stolz erfüllen, dass sowohl die Vertreter des I. G. B. als auch diejenigen der internationalen Berufssekretariate und der holländischen Arbeiterbewegung sich anerkennend über die Arbeit der I. T. F. aussprachen und sie als Vorbild hinstellten. Vor allem war es die Stellungnahme gegen die Kriegsgefahr, der besonderes Lob gezollt wurde. Die Arbeiterbewegung hat auf die I. T. F. besonders die Hoffnung gesetzt, dass sie die Menschheit vor neuen Kriegsgreueln bewahren helfe. Diese Hoffnung, dieses Vertrauen legen uns doppelte Verpflichtungen auf.

Jeder Organisation als Ganzes und jedem einzelnen Mitglied der Organisationen ist eine Aufgabe zugewiesen. Niemand versage bei der Erfüllung!



Eine Gruppe Gratulationsbesucher verewigt.

Mitteilungen des Sekretariats.

Sitzung des Generalrats der I. T. F.

Am 29. und 30. April, gerade 10 Jahre nach der Gründungsversammlung im Jahre 1919, tagte zu Amsterdam der Generalrat der I. T. F.

Mit Ausnahme des Kollegen E. Bevin (Grossbritannien), der im letzten Augenblick verhindert war, herüberzufahren, waren alle Mitglieder anwesend.

Der Vorsitzende C. T. Cramp und der 2. Vorsitzende J. Döring wurden wiedergewählt.

Die Sitzungen des ersten Tages beschäftigten sich nur mit dem ausführlichen Tätigkeitsbericht des Sekretariats über die seit dem Stockholmer Kongress verflossene Periode.

Es wurde die Zulassung folgender Verbände beschlossen:

- Indischer Seemannsverband (Bombay);
- Verein des Bedienungspersonals der Schweden-Amerika-Linie;
- Französische Seeleuteföderation;
- Rumänischer Eisenbahnerverband;

Spanischer Transportarbeiterverband (entstanden aus der Verschmelzung einiger Organisationen, darunter der bereits angeschlossene Kraftfahrerverband).

Zur Unterstützung der Transportarbeiterbewegung in verschiedenen Ländern wurden Massnahmen getroffen, die sich jedoch zur Veröffentlichung nicht eignen.

In Anbetracht der Ende dieses Monats in Genf stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz, auf welcher der Hafnarbeiterschutz (bezieht sich in manchen Fällen auch auf die Seeleute) behandelt wird, wurde die alsbaldige Einberufung einer gemeinsamen Sitzung des Hafnarbeiter- und Seeleutebeirats der I. T. F. beschlossen.

Ferner wird Mitte Juli in London eine Sitzung des Kraftfahrbeirats zur Behandlung des Signal- und Beleuchtungswesens stattfinden.

Mit besonderer Aufmerksamkeit wurde der finnische Hafnarbeiterkonflikt behandelt. Auf grund der vorliegenden Aenderungen wurde festgestellt, dass dieser Konflikt mit einer Niederlage der Arbeitgeber ein Ende genommen hat.

Bei Behandlung des Punktes: Unterstützungswesen in der I. T. F. stellte sich heraus, dass ein Fonds, der aus regelmässigen obligatorischen Beiträgen hätte gespeist werden sollen, nicht erwünscht ist; es wurde beschlossen, dass der geschäftsführende Ausschuss von Fall zu Fall über die Gewährung einer Unterstützung oder eines Darlehens entscheiden soll.

Schliesslich gelangte ein Beschluss zur Annahme, wonach die Propaganda ausserhalb Europas energisch in Angriff genommen und zu diesem Zwecke von den angeschlossenen Organisationen ein Extrabeitrag verlangt werden soll.

Eingegangene Beiträge.

Für 1927:

Spanische Stewards in Vigo Fr. 120.—

Für 1929:

Dänische Transportarbeiter	fl. 1554.60
Deutsche Eisenbahner	„ 3542,70
Finnische Eisenbahner	„ 42,50
Englische Eisenbahner	„ 18180,—
Englische Eisenbahnangestellte	„ 784.10
Englische Transportarbeiter	„ 5672,02
Lettländische Seeleute	„ 13.08
Oesterreichische Eisenbahner	„ 2573,64

Kongresse.

Union der tschechischen Eisenbahner (Unie Zeleznicnich Zamestnanců): 18.—20. Mai in Prag;

Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs: 9. Juni in Wien;

Schweizerischer Eisenbahner-Verband: 29.—30. Juni in Bern.

Englischer Eisenbahnerverband: 1. Juli und folgende Tage in Southampton;

Norwegischer Transportarbeiterverband: 7. Juli und folgende Tage in Bergen;

Französische Transportarbeiter-Föderation: 13., 14. und 15. September.



Ein parlamentarisches Dokument über die automatische Kuppelung.

Das französische Parlament hat sich bereits mehrmals mit der Frage der automatischen Kuppelung beschäftigt. Im Jahre 1924 legte der Abgeordnete Aubriot einen Gesetzentwurf vor, der wiederholt beraten und letztlich an die parlamentarische Kommission der öffentlichen Arbeiten verwiesen wurde. Diese Kommission stimmt nun dem Antrage Aubriots grundsätzlich zu und empfiehlt dem Parlament die Annahme eines Gesetzes, welches die Eisenbahnverwaltungen Frankreichs und seiner Kolonien zur Einführung der automatischen Kuppelung vor dem 1. Januar 1942 verpflichtet.

Der Antrag wird in einem umfangreichen, gründlichen und interessanten Bericht des Abgeordneten Jules Moch begründet. Der Berichterstatter gibt einen kurzen geschichtlichen Ueberblick über die Einführung der automatischen Kuppelung in den Vereinigten Staaten, Japan und anderen Ländern. Die technische Seite des Problems wird in ausgezeichneter Weise beleuchtet, wobei der Versuche in Frankreich besonders gedacht wird. Hier drängt Herr Moch darauf, dass die technischen Instanzen die vor mehr als 25 Jahren begonnenen Studien endlich mal beenden und sich endgültig aussprechen. Die Versuche und Studien dürfen nicht länger mehr den Eindruck erwecken, ein bequemes Mittel zu sein, um überhaupt zu keinem Ergebnis zu kommen.

Moch stellt weiter fest, dass die amtlichen Bemängelungen an den erprobten Apparaten teils formal sind, teils an Stichhaltigkeit abnehmen und ferner nicht genügend schwerwiegend sind um die amtlichen Stellen zu ermutigen, die angebotenen Erfindungen endgültig abzuweisen. Er zieht die Ansicht der Eisenbahner selbst in Betracht und sagt hierzu: „Wir erkennen an, dass wir den mitunter herzergreifenden Klagen und den ausdrücklichen Wünschen der Eisenbahner mehr Wert beimessen als den gelehrten Berichten, die in der Stille eines Amtszimmers abgefasst werden.“

Für die Ausgabenberechnung setzt der Berichterstatter voraus, dass der Fahrzeugpark der französischen Eisenbahnen 600 000 Einheiten zählt und dass die Lebensdauer eines Kuppelungsapparates zwanzig Jahre beträgt. Er schätzt den Anschaffungs- und Einbaupreis pro Kuppelung auf 2 000 Frs. (330.— RM.) und

die Unterhaltungskosten auf 30 Frs (5.— RM.) pro Kuppelungsapparat und pro Jahr. Es handelt sich also um eine einmalige Ausgabe von 2,4 Milliarden Franken (395.4 Millionen RM.), verteilt auf zehn Jahre und, nach vollendeter Ausrüstung des gesamten Fahrzeugparks, um eine laufende Ausgabe von jährlich 36 Millionen (5,9 Mill. RM.) Unterhaltungskosten und 120 Millionen (19,8 Mill. RM.) Abschreibungen.

Der laufenden Ausgabe stehen berechenbare und unberechenbare Ersparnisse gegenüber. Die berechenbaren Ersparnisse an Personal und Rangierlokomotiven betragen gemäss Herrn Moch für die französischen Netze 80 Millionen Franken (13,2 Mill. RM.) pro Jahr. Von den unberechenbaren und vielleicht unerwarteten Wirkungen verspricht er sich, dass sie das Gleichgewicht zwischen der laufenden Ausgabe und den Ersparnissen vollends herstellen. Die einmalige Ausgabe ist in den Augen des Berichterstatters keine unüberwindliche Schwierigkeit; bei einer Verteilung auf zehn Jahre würde sie den Haushalt der Eisenbahnen nicht aus dem Gleichgewicht bringen.

Im sozialen Kapitel des Berichtes müssen in erster Linie die Sicherheitsvorschriften erhalten, deren Uebertretung obligatorisch ist. Dann wird an Hand der Statistiken nachgewiesen, dass nach Einführung der automatischen Kuppelung ein erheblicher Rückgang der Unfallhäufigkeit mit Bestimmtheit zu erwarten ist.

Um der Einwendung zu begegnen, dass vor dem Zustandekommen einer internationalen Vereinbarung über den Typ der zukünftigen automatischen Kuppelung überhaupt nichts begonnen werden könne, bestimmt der Artikel 2 des vorgelegten Gesetzentwurfes: „In Ermangelung einer international empfohlenen Lösung müssen die französischen Eisenbahnen, innerhalb der gesetzten Frist, alle ihre Fahrzeuge an beiden Enden mit einer automatischen Kuppelung versehen, die durch einfachen Druck die Verkuppelung der Zugvorrichtungen und die Verbindung der Brems- und Heizleitungen bewerkstelligt und die Verkuppelung mit denjenigen Fahrzeugen gestattet, welche mit den durch die Berner Konferenz vorgesehenen Zugvorrichtungen ausgerüstet sind.“

Die Lage des Verwaltungs-, Büro- und technischen Personals der Eisenbahnen.

OESTERREICH.

II.

Beförderungen und Arbeitsbedingungen.

Die Generaldirektion arbeitet im Einvernehmen mit der Personalvertretung einen Stellenplan aus, nach Massgabe des dauernden Bedarfs der einzelnen Dienststellen. Der Stellenplan wird von Zeit zu Zeit geprüft und veränderten Verhältnissen angepasst. Die Beförderung in eine höhere Stellung findet in der Regel auf Grund einer Bewerbung statt und unterliegt der Kontrolle der Personalvertretung, indem Ernennungen nur im Einvernehmen mit ihr erfolgen.

Bei vorübergehender Beschäftigung in einer höheren Stellung erhält der Beamte einen Zuschlag, in Höhe des Unterschiedes zwischen dem Anfangsgehalt seiner Dienststellung und dem Anfangsgehalt der höheren Funktion.

Zur Zeit bestehen keine Bestrebungen die Beförderungsbestimmungen zu ändern oder gewisse Posten zu „degradieren“. Es kommt auch nicht vor, dass in den Büros nur zeitweilig eingestellte Aushilfskräfte beschäftigt werden.

Die Büroarbeit ist noch nicht in einem so grossen Masse mechanisiert, dass nachteilige Folgen spürbar werden. In der Fahrkartendruckerei sind Zählmaschinen eingeführt, wodurch sechs Fahrkartenzählerstellen abgeschafft wurden. Im Einnahmendienst sind 14 Fahrkarten-Kontrollmaschinen im Gebrauch. Mit diesen

Maschinen ist es möglich sämtliche Fahrkarten zu prüfen, während früher nur Stichproben möglich waren. Es wurden keine Bediensteten überzählig; im Gegenteil, die Arbeit wurde höher bewertet. In der Pensionsliquidierung werden Adressiermaschinen verwendet, wodurch die Arbeit wesentlich erleichtert, die Lage der Beamten jedoch nicht nachteilig beeinflusst wird.

Von einer grosszügigen Rationalisierung ist bei den Oesterreichischen Bundesbahnen noch nicht die Rede. Die Umstellung der k. k. österreichischen Staatsbahnen (Eisenbahnnetz des früheren Gross-Oesterreich) auf den wesentlich kleineren Betrieb der jetzigen „Oesterreichischen Bundesbahnen“ hat eine Reihe Reorganisationsmassnahmen erforderlich gemacht, die Personalverminderungen im Gefolge hatten. Rationalisierungsmassnahmen, wie die Spezialisierung der Ausbesserungswerke, haben keine ins Gewicht fallende Aenderung der Arbeitsbedingungen gezeitigt.

Die Gehälter.

Das gesamte Personal ist in 19 Gehaltsgruppen eingeteilt. Das Gehalt erhöht sich alle zwei Jahre. Diese Erhöhung kann nur durch eine Dienststrafe oder durch ein schlechtes Dienstzeugnis behindert werden.

Nachstehend ein Ueberblick über die Gehälter (umgerechnet in englische Währung):

Dienstgrad oder Beschäftigung	Anzahl der Bediensteten 1928	Jahresgehalt						
		1913			1928			
		Mindestgehalt	Höchstgehalt	Anzahl der Steigungen	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Anzahl der Steigungen	
		£ s.	£ s.		£ s.	£ s.		
1 Kanzleidiens.	1206	70.17	140.17	8	24	63.16	115.3	17
2 Verwaltungs- u. Rechnungshilfsdienst	6666	83.7	170.17	8	28	67.19	125.4	17
3 Verwaltungs- und Rechnungsdienst	5458	145.17	237.10	7	25	104.12	176.4	13
4 a. Bürovorstand (bei Direktionen)	36	220.17	302.2	4	30	211.18	286.16	6
b. Bürovorstand (b.d. Generaldirektion)	50	327.2	385.8	2	30	245.18	333.6	6
5 a. Personenkassierer ¹⁾	1400	106.5	158.7	5	10	73.13	142.11	17
b. Güterkassierer ¹⁾	700	141.13	195.17	5	16	92.14	159.11	13
6 Bahnhofsvorstand ¹⁾	700	179.3	254.3	5	27	143.19	214.14	9
7 Fahrdienstleiter ¹⁾	2100	141.13	195.17	5	16	92.14	159.11	13
8 Frachtberechner ¹⁾	700	141.13	195.17	5	16	92.14	159.11	13
9 a. Bahnmeister	334	83.7	170.17	8	28	76.15	145.13	17
b. Bahnunterhaltungsvorstand	53	220.17	302.2	4	25	175.10	286.16	10
10 Werkmeister	372	83.7	187.10	10	34	100.11	150.7	17
11 Magazinmeister ²⁾	700	70.17	140.17	8	24	67.19	125.14	17
12 a. Heizhausvorstand	20	220.17	302.2	4	25	175.10	286.16	10
b. Werkstättenvorstand	10	227.2	385.8	4	30	245.18	333.6	6
13 Zugbegleiterkommandierungsdienst ³⁾	—	70.17	140.17	8	28	67.19	125.4	17
14 Ingenieure und Juristen	788	179.3	254.3	5	20	154.7	255.16	10
15 a. Betriebskontrollleur	102	220.17	302.2	4	30	211.18	286.16	6
b. Heizhauskontrollleur	19	220.17	302.2	4	30	245.18	333.6	6
c. Bahnunterhaltungskontrollleur	16	220.17	302.2	4	30	245.18	333.6	6

¹⁾ Typus der Mittelstationen. — ²⁾ In Deutschland Lademeister. — ³⁾ Gehalt des Zugführers. Dieser Dienst wird von älteren Zugführern versehen.

Bedeutet Verstaatlichung Bankrott?

Stanley Baldwin, der Premierminister Grossbritanniens, ist kein Freund der Verstaatlichung der Eisenbahnen. Er behauptet, dass von verstaatlichten Betrieben nichts anderes als Fiasko und Verlust zu berichten sei. Für Grossbritannien befürchtet er, dass eine Verstaatlichungspolitik den Ueberseehandel beeinträchtigen oder gar vernichten werde.

Dieser vom Premier vertretenen Ansicht rückte der Labour-Abgeordnete Tom Johnson in der letzten Sitzung des jetzigen Unterhauses zu Leibe. Er zitierte den australischen Minister Bruce, welcher vor den Londoner Bankiers erklärte: „Dadurch, dass die australischen Eisenbahnen Werkzeuge der Regierung waren, ist es möglich geworden, dass ihre Entwicklung der Ansiedelung voraufgeht und derselben den Weg ebnet, ist es möglich geworden, mit der langsamen, verschwenderischen und sozial unhaltbaren Methode aufzuräumen, wonach die Entwicklung der Verkehrsmittel der Ansiedelung folgte anstatt dieser voraufzugehen. Die Eisenbahnen erweisen sich als äusserst wirksame Triebkräfte für die Erschliessung unserer brachliegenden nationalen Reichtümer und für die Schaffung neuer Investierungsmöglichkeiten für das private Unternehmertum. Die Eisenbahnen haben somit einen sehr grossen direkten und indirekten Anteil an der nationalen Wohlfahrt.“

Betreffend die kanadischen Staatsbahnen zitierte Tom Johnson folgende Worte einer konservativen Zeitung: „Ein Wunder ist geschehen — neues Leben strömt durch den ganzen Eisenbahnkörper und Misserfolg ist in Erfolg verwandelt.“

Lohnkampf in Deutschland.

Der zum 31. März ds. Js. gekündigte Lohnvertrag ist noch nicht erneuert. Die deutsche Reichsbahngesellschaft greift zu Verschleppungsmanövern, um Verhandlungen zu vermeiden. Obendrein versucht sie die Regierung, die augenblicklich mit den Organisationen der Reichsarbeiter über Lohnforderungen verhandelt, zu beeinflussen. In einem Schreiben drängt die Reichsbahngesellschaft auf die Reichsregierung ein, für Ost-Deutschland keine Lohnerhöhungen zu gewähren, da sonst die Stellung der Reichsbahn und der Landwirtschaft gegenüber ihren Arbeitnehmern unhaltbar würde.

Diese Haltung der Reichsbahngesellschaft wirkte wie eine Provokation.

Am 5. Mei tagten in Leipzig Vorstand und Beirat des Einheitsverbandes. Am liebsten hätten die Vertreter den sofortigen Streik beschlossen. In der Entschliessung heisst es: „Der Vorstand wird ermächtigt im Einvernehmen mit den übrigen beteiligten Organisationen den Streik zu proklamieren, nachdem alle Einigungsversuche resultatlos verlaufen sind.“

Inzwischen haben zwischen der Regierung und den Spitzenorganisationen Bespre-

chungen stattgefunden. Von dieser Seite her wurden die Eisenbahngewerkschaften ersucht, die Einleitung eines Schlichtungsverfahrens beim Arbeitsministerium zu beantragen, um die Reichsbahngesellschaft an den Verhandlungstisch zu zwingen.

Die Gewerkschaften haben dieser Anregung Folge geleistet.

Die ungarischen Eisenbahner hungern.

E. H. — Vor einigen Wochen legte der ungarische Finanzminister dem Parlament den Kostenvoranschlag für das Wirtschaftsjahr 1929/30 vor. In seiner Rede betonte er, dass die Staatsbahnen immer geringere Überschüsse abwerfen, dass die Einnahmen trotz wachsenden Verkehrs sinken. Die Ursachen dieses Zustandes erblickt er in hohen Personal- und Pensionslasten, in den bereits gewährten und in Zukunft noch zu gewährenden Tarifiermässigungen. Trotzdem der Minister es als einen bedenklichen Umstand bezeichnete, dass die Personalausgaben der Staatsbahnen — nach seinen Berechnungen — 52% der Einnahmen ausmachen, kam ihm das Bekenntnis über die Lippen, dass die Angestellten durchaus nicht zu hoch bezahlt sind, dass der ungarische Staat seinen Beamten und deren Familien *nicht einmal das Existenzminimum* bietet.

Diese Erklärung kam ungefragt. Einige Zeit zuvor hatte der sozialistische Abgeordnete Daniel Varnai den Minister interpelliert über die unhaltbare Lage des aktiven und pensionierten Eisenbahnpersonals. Der Minister erklärte, die finanzielle Lage der Eisenbahnen lasse nicht zu, die Löhne der Eisenbahner um 25% zu erhöhen, wie Varnai dies fordere. Im günstigsten Falle könne die Erhöhung 8% betragen, was schon eine Mehrausgabe von 32 Millionen Pengö (22,5 Mill. Reichsmark) ausmache. Für eine Aufbesserung der Pensionen sei kein Geld vorhanden.

Varnai protestierte gegen die Geringfügigkeit der zugesagten Erhöhung, gegen die Ungerechtigkeit in der Verteilung der Betriebsprämie, gegen die Schwächung der Staatsbahnfinanzen durch nicht als notwendig erwiesene Tarifiermässigungen und Frachtrückerstattungen. Es half nichts.

Drei Tage nach der Interpellation beschlossen die Minister Horthys die Löhne der Eisenbahner um 8% zu erhöhen. Es ist ein Tropfen Wasser auf einen heissen Stein. Die ungarischen Eisenbahner hungern. Ihr Minister sagt es selber.



Zwangshaftpflichtversicherung für Kraftwagenbesitzer in Schweden.

Am 1. Juli d. J. wird in Schweden ein Haftpflichtversicherungsgesetz für Automobilbesitzer in Kraft treten, das vor kurzem vom Reichstag angenommen wurde. Das Gesetz schreibt, von einigen Ausnahmen abgesehen, vor, dass jeder Besitzer von Motorfahrzeugen, die im Reiche benutzt werden, eine Haftpflichtversicherung einzugehen hat.

Beim Kauf auf Abzahlung ist der Käufer ebenfalls versicherungspflichtig. Von der Versicherungspflicht befreit sind Traktoren und Fahrräder mit Hilfsmotoren, die nicht registriert werden brauchen, ferner Motorfahrzeuge, die ausschliesslich im Bereiche einer Eisenbahn, auf einem Fabrik- oder eingefriedigten Terrain verwendet werden.

Fahrzeuge des Staates oder der Gemeinden, sowie der Mitglieder des königlichen Hauses unterliegen dem Versicherungszwang nicht; dies hat aber nicht zu bedeuten, dass sie von der Haftpflicht befreit sind.

Unterlässt es ein Motorfahrzeugbesitzer, seine Versicherung zu erneuern, so ist dies der Registrierungsbehörde zu melden. Der Versicherungsträger bleibt aber für einen Zeitraum von 30 Tagen nach der Mitteilung an die betreffende Behörde entschädigungspflichtig.

Die Unfallversicherungssumme muss 60 000 Kronen betragen, bei einem Maximum von 20 000 Kronen für jede verletzte oder getötete Person und 10 000 Kronen für Eigentumsschäden.

Eine Omnibus-Internationale.

Mitte April ist in Heidelberg die „Internationale Vereinigung der Kraftomnibusverbände“ gegründet worden, die sich vorläufig folgende Ziele gesetzt hat: Angleichung der Verkehrsbestimmungen der verschiedenen Länder, einheitliche Lösung technischer Fragen, u. a. auch des Strassenbaues, Organisationsarbeit, Fragen der Steuer- und Finanzpolitik, des Grenzübertrittes sowie der Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs und Förderung des Gesellschaftswagenverkehrs. Der neugegründeten Vereinigung haben sich bereits Oesterreich, die Tschechoslowakei, Schweden, Dänemark, Norwegen, Estland, Holland, Schweiz, Rumänien, Ungarn, Belgien, Frankreich, Südslawien, Italien und Deutschland angeschlossen.

Die Schaffung dieser Internationale erfolgte im Hinblick auf die zunehmende Entwicklung des Grosskraftomnibusverkehrs in allen europäischen Ländern.

Zusammenarbeit von Eisenbahn und Auto.

Um eine möglichst wirtschaftliche Lösung der Zusammenarbeit im Eisenbahn- und Kraftwagen-Frachtverkehr herbeizuführen, beabsichtigt die Internationale Handelskammer zu Paris, einen internationalen Wettbewerb auszuschreiben.

Zunahme der Autounfälle in Prag.

„Zeitrad“, das Organ des tschechoslowakischen Transportarbeiter-Verbandes setzt sich für die Bildung von Vereinen abstinenten Kraftwagenführer ein, wie sie in Schweden und seit einem Jahre auch in Deutschland bestehen. Es weist darauf hin, dass nach den neuesten wissenschaftlichen Forschungen schon geringe Mengen Alkohols, wie sie in einem Glas Bier, Wein oder Schnaps enthalten sind, die Entschlussfähigkeit und die Sicherheit der Hand herabmindern.

Die Zahl der in Prag durch betrunkene Wagenführer herbeigeführten Unfälle ist von 1926 bis 1928 um 500 Prozent — von 19 auf 95 — gestiegen.

In den selben Jahren ist die Zahl der Kraftwagen in Prag von 7 879 auf 14 781, d. i. um mehr als 87 Prozent, gestiegen. Dem steht eine weit grössere Zunahme der Unfälle gegenüber. Im Jahre 1926 ereigneten sich 739, 1927 938 und 1928 sogar 1895 Autounfälle. Dies bedeutet im Vergleich zu denjenigen im Jahre 1926 eine Zunahme von 157 Prozent.

Strassenverkehrsunfälle in England.

Einer am 5. April vom Ministerium des Innern veröffentlichten Statistik zufolge sind im Jahre 1928 6 138 Menschen durch Verkehrsunfälle ums Leben gekommen und 164 838 verletzt worden. Die Todesfälle übersteigen diejenigen vom Jahre 1927 um 1 000. Bei den von Kraftträdern verursachten Unfällen sind 45 888 Personen verletzt und nicht weniger als 1 593 getötet worden.

Omnibusverkehrsunfälle in London.

Die Londoner Omnibusgesellschaft hat eine jährliche Verkehrsleistung von 280 Millionen Omnibus-km aufzuweisen. Im Jahre 1928 ereigneten sich 100 tödlich verlaufene Unfälle, doch in keinem einzigen dieser Fälle trifft den Fahrer des Omnibusses die Schuld. Unter diesen 100 Unfällen betrafen 60 die Fussgänger. 41 Unfälle ereigneten sich beim Überschreiten der Strasse. Davon entfielen 6 auf Personen, die vom Bürgersteig auf die Fahrbahn fielen und 2 auf Selbstmörder. 18 Unfälle betrafen Radfahrer, von denen 16 durch Rutschen zu Fall kamen. Nur 10 Fahrgäste verunglückten tödlich. 3 derselben verunglückten beim Besteigen oder Verlassen des in Fahrt befindlichen Omnibusses und 5 fielen von der Treppe oder von der Plattform herunter. Die 7 tödlich verunglückten Krafttradfahrer waren unter 24 Jahre alt. An den genannten 100 Unfällen waren Jugendliche unter 16 und ältere Leute über 65 Jahre mit 37 Fällen beteiligt.

Die Londoner Polizeiverwaltung schreibt die Ursache von 25% der Strassenunfälle dem Umstand zu, dass Fussgänger ohne gebührend aufzupassen, die Strasse überschreiten. In 10 v. H. der Fälle war Zögern oder Schwanken beim Entschluss, die Strasse zu überschreiten, die Ursache des Unfalles.

VAN OVEN

Den Haag

**Fahnen und
Abzeichen**

Lieferant der I. T. F.

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

HAFEN ARBEITER

Das Ende des finnischen Hafenarbeiterstreiks.

Am 16. April, 7 Uhr morgens, haben die finnischen Transportarbeiter nach 10½ monatigem, heldenmütigem Kampfe die Arbeit wieder aufgenommen.

Ende April 1927 schon hat der finnische Transportarbeiterverband beim Hafenarbeitgeberverband eine 20%ige Lohn-erhöhung, den Abschluss eines Kollektivvertrages für das ganze Land und eine bessere Regelung der Arbeitsverhältnisse gefordert. Die Arbeitgeber haben es aber nicht einmal für notwendig gehalten, auf die Forderung der Organisation zu antworten. Statt dessen liessen sie in den Häfen bald da und bald dort Baracken und Wohnungen für Streikbrecher bauen und warben diese in grossem Masstabe auf dem Lande an. Ferner versuchten sie, die Solidarität unter den Hafenarbeitern dadurch zu unterminieren, dass sie aus sich heraus Lohnerhöhungen von durchschnittlich 15% gewährten.

Der Streik sollte aber in jenem Jahre noch nicht erklärt werden. Obgleich alles vorbereitet und geregelt war, glaubte der finnische Gewerkschaftsbund keine Ermächtigung zur Proklamierung eines Streiks geben zu sollen, denn zu jener Zeit waren gerade schwere wirtschaftliche Konflikte im Gange. Im Jahre 1927 vollzog sich daher die Tätigkeit in den finnischen Häfen in normaler Weise. Als wie gewöhnlich der Verkehr in den Häfen gegen Herbst abzufliessen begann, machten die Unternehmer die im Frühjahr gewährten Lohnerhöhungen wieder rückgängig.

Die Lohnsätze standen alle unter dem ohnehin schon sehr niedrig festgesetzten Existenzminimum. Es herrschte Willkür. Die hygienischen Verhältnisse standen weit hinter dem, was man billigerweise verlangen kann, während in den meisten Häfen Esslokale und Warte-räume ein ungekannter Luxus waren, von den Wohnungsverhältnissen der Hafenarbeiter nicht zu reden.

So lagen ungefähr die Verhältnisse bei Eröffnung der Schifffahrtssaison im Jahre 1928.

Am 14. Mai 1928 stellten die Hafenarbeiter von neuem ihre Forderungen auf Abschluss eines Kollektivvertrages und eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen im allgemeinen. Zur Beantwortung stellten sie eine Frist bis zum 22. Mai, an welchem Tage die Unternehmer zu wissen gaben, dass spätestens 15 Tage darnach eine Antwort käme. Die Gewerkschaft gewährte darauf den Arbeitgebern eine Frist bis 29. Mai. Keine Antwort erfolgte; nur eine Mitteilung, wonach der Arbeitgeberverband nicht geneigt sei, zu antworten. Angesichts die-

ser Haltung von Arbeitgeberseite erklärte der Vorstand der Organisation am 2. Juni mittags den Streik. Der Streikparole wurde ohne weiteres und einmütig Folge geleistet. Ueber 12 000 Hafenarbeiter, von denen kaum die Hälfte organisiert war, legten die Arbeit nieder. So lang wie irgend möglich hat die Gewerkschaft versucht, auf gütlichem Wege eine Lösung zu finden; alle ihre Bemühungen scheiterten aber an der Hartnäckigkeit der Unternehmer.

Die Regierung, welche die Unternehmer zu fürchten schien, zögerte lange, einzugreifen. Es wurde ein Schlichter bestimmt, doch auch dessen Bemühungen blieben fruchtlos. Auf Veranlassung der Regierung erfolgte im Herbst die Einsetzung eines Ausschusses, der mit dem Studium der Arbeitsbedingungen und der Lebensverhältnisse der Hafenarbeiter beauftragt wurde. Die Untersuchung, deren Ergebnis in einem grossen Bericht veröffentlicht worden war, brachte die Unternehmer in ein schlechtes Licht und förderte empörende Verhältnisse zutage, die verdienen, im einzelnen angeführt zu werden. Trotzdem sich die öffentliche Meinung gegen die Unternehmer wandte, blieben diese bei ihrer hartnäckigen Haltung und weigerten sich, mit den Arbeitern zu verhandeln.

So ging 1928 seinem Ende zu, und der Streik herrschte noch immer. Anfang 1929 war die Lage noch unverändert und vier Monate dieses Jahres mussten noch ins Land gehen, ehe der Arbeitsminister persönlich eingriff. Er unterbreitete den Parteien einen aus 5 Punkten bestehenden Verständigungsvorschlag, den wir nachstehend wiedergeben:

1. Der finnische Hafenarbeitgeberverband bürgt dafür, dass alle angeschlossenen Arbeitgeber während der laufenden Saison und während des Winters, bis 1. April 1930, in den verschiedenen Häfen mindestens die im Herbst 1928 bezahlten Stunden- und Akkordlöhne gewähren, und dass die Stundenlöhne, soweit sie zu jenem Zeitpunkt nicht bereits 10 finnische Mark für Männer und 8 finnische Mark für Frauen betragen, im Vergleich zu den 1927 gezahlten Löhnen, um folgende Prozentsätze erhöht werden:

In Helsingfors und Sörnäas um 25%, in Björkö, Maxlax, Trangsund, Fredrikshamn, Lovsa, Hangöudd, Abo, Raumo, Nykarleby, Jakobstad und Brahestad um 20%, in den übrigen Häfen, die bestreikt wurden, um 15%, ausgenommen die Häfen Viborg, Uleaborg und Kemi, wo die Aufbesserung mindestens 12,5% betragen soll. Die Stundenlöhne für Frauen sollen 2 Mark weniger betragen als diejenigen der Männer und der Stundenlohn der in Helsingfors in der Spedition beschäftigten jungen Leute eine Mark weniger als der für Lade- und Löscharbeiten bezahlte Lohn. Bei Stückarbeit soll ein Stundenlohn garantiert werden, der sich mindestens auf den für eine Stunde bezahlten Satz beläuft. Eine Sonderzulage von einer Mark zu dem Stundenlohn soll gewährt werden beim Laden und Löschen von Chlorkalk, Knochenmehl, Glaubersalz, Schwefel, Thomasschlacke, Kainit, Steinkohle, Koks, Zement, Gips oder Kalk.

2. Die früheren Hafenarbeiter müssen, obwohl sie am Streik teilgenommen haben, so schnell wie möglich und nach Massgabe der vorhandenen Arbeit, wieder eingestellt werden; es dürfen keinerlei Massregelungen wegen Beteiligung am Streik erfolgen.

3. Unter Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften über Mehrarbeit, den jährlichen Urlaub und die Wartezeiten, sowie derjenigen über die Beschäftigung von Kindern, Jugendlichen und Frauen, erklärt sich der Arbeitgeberverband bereit, sich für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter,

mehr im besonderen hinsichtlich der Schaffung von Ess- und Wartelokalen, der Wohnungsverhältnisse und Regelmässigkeit der Beschäftigung, zu verwenden.

4. Der Arbeitgeberverband verpflichtet sich, dafür Sorge zu tragen, dass der Arbeitsminister spätestens im Monat Mai von den Aenderungen, welche evtl. während der bevorstehenden Saison an den oben erwähnten Verhältnissen vorgenommen werden sollen, in Kenntnis gesetzt wird.

5. Der finnische Transportarbeiterverband zieht seine Streikerklärung sofort zurück.

Dieser Vorschlag ist von den beiden Parteien angenommen worden. Obwohl die Forderung auf einen Kollektivvertrages offiziell nicht bewilligt wurde, kann man der oben wiedergegebenen Vereinbarung praktisch den selben Wert beimessen. Andererseits wurden beträchtliche Lohnerhöhungen erlangt.

Dieses Resultat ist gleichbedeutend mit der Niederlage der Arbeitgeber.

Der Hafenarbeiterschutz und die Haltung der Regierungen.

Auf der bevorstehenden Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz wird die Frage eines Internationalen Uebereinkommens zum Schutze der Hafenarbeiter wiederum behandelt werden. Die I.T.F. drängt schon seit langem auf ein solches Uebereinkommen; ihre Bemühungen gipfelten in der Vorlage eines Entwurfes zu einer internationalen Konvention an die vorjährige Internationale Arbeitskonferenz, auf welcher die Frage des Hafenarbeiterschutzes bei Behandlung des mehr allgemeinen Punktes „Verhütung von Arbeitsunfällen“ zum ersten Mal diskutiert worden ist. Bei dieser Gelegenheit wurde die Frage des Hafenarbeiterschutzes nach einer vorläufigen Besprechung der diesjährigen Konferenz überwiesen, während das I.A.A. in der Zwischenzeit einen Fragebogen an die verschiedenen Regierungen aus-senden und zwecks Vorlage an diese Konferenz einen Entwurf zu einem internationalen Abkommen ausarbeiten sollte. Da mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden kann, dass sich die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter in ihrer Haltung gegenseitig aufheben werden, entscheidet notwendigerweise diejenige der Regierungsdelegierten, bis zu welchem Grade die Arbeiter eine günstige Konvention erwarten dürfen oder nicht. Unter diesen Umständen ist das vom I.A.A. vor kurzem herausgegebene Büchlein mit den Antworten der Regierungen auf seinen Fragebogen und dem entsprechend diesen Antworten aufgestellten Uebereinkommensentwurf, welcher die Grundlage der Diskussionen bilden wird, von grossem Interesse.

Im grossen und ganzen macht sich das Büchlein der I.A.A. beim Lesen nicht unbefriedigend aus. Von zwei Ausnahmen abgesehen (die Kanadische Provinz Quebec und Rumänien) beantworteten, alle Regierungen die Frage, ob ein Uebereinkommen wünschenswert sei, in bejahendem Sinne. Bezüglich des sehr wichtigen Punktes über den Geltungsbereich

des vorgeschlagenen Uebereinkommens, d. h. darüber, ob sowohl Arbeit an Land als Arbeit an Bord eines Schiffes soweit Lade- und Löscharbeiten in Frage kommen, darunter fallen soll, und wenn ja, bis zu welchem Grade, sind die Antworten ebenfalls ziemlich befriedigend. Am wenigsten zufriedenstellend sind in dieser Beziehung die Regierungen Grossbritanniens und Rumäniens, die vorschlagen, dass Arbeit an Land überhaupt ausgeschaltet werden solle. (Auf der letztjährigen Konferenz ist ein diesbezüglicher Vorschlag der Delegation der britischen Regierung niedergestimmt worden.) Die übrigen Regierungen sind alle der Ansicht, dass die Arbeiter an Land ebensogut eines Schutzes bedürfen wie diejenigen an Bord eines Schiffes und es darf daher angenommen werden, dass diese Ansicht in Genf vorherrschen wird. Obgleich die Regierungen sich über diesen Grundsatz einig sind, besteht ein wesentlicher Meinungsunterschied darüber, wie weit der Begriff Arbeit an Land geht. So sind einige Regierungen, besonders Frankreich und Deutschland, gewillt, Arbeit an Land im weitesten Sinne des Wortes aufzufassen, andere dagegen (z. B. Dänemark, Finnland, Lettland, Holland, Norwegen und Schweden) schlagen vor, dass sich das Uebereinkommen in seinen einzelnen Bestimmungen auf Arbeit an Bord eines Schiffes und solche Arbeit an Land beschränken solle, welche mit den Einrichtungen an Bord eines Schiffes in direktem Zusammenhang steht und gewöhnlich auf die selbe Weise erledigt werden muss wie letztere. Alle andere Arbeit soll, wie vorgeschlagen, unter eine allgemeine Bestimmung eingereiht werden, welche die zum Schutze der damit betrauten Arbeiter notwendigen Massnahmen vorschreibt. Auch die übrigen Regierungen sind bezüglich dieser besonderen Einrichtungen in ihren Antworten auf den Fragebogen als Ganzes nicht weit voneinander abgewichen, obwohl sie nicht ausdrücklich eine Begrenzung des Uebereinkommens hinsichtlich der Arbeit an Land anregen.

Nach dem im Entwurf des I.A.A. enthaltenen Vorschlag soll das Uebereinkommen gelten für alle Lade- oder Löscharbeiten an Land oder an Bord eines Schiffes, gleichgültig, ob sich dasselbe in der See- oder Binnenschiffahrt befindet, mit Ausnahme von Kriegsschiffen in, auf oder an See- oder Binnenhäfen, Flusshäfen, Docks, Kais oder ähnlichen Plätzen.

Die wesentlichen Bestimmungen im Entwurf des I.A.A. sind, wenngleich nicht gerade unzweckmässig, doch zu allgemein und im Vergleich zu den Vorschlägen der I.T.F. sind noch viele Zusätze und Verbesserungen notwendig. Um nur einzelne anzuführen: es fehlen Bestimmungen über die Altersgrenze der Hafentarbeiter, Beförderung zum Arbeitsplatz, erste Hilfeleistung, hygienische und sanitäre Einrichtungen, Sicherheitsausschüsse etc. — alles Dinge, welche in

den Vorschlägen der I.T.F. vorgesehen sind —, aber auch in anderer Hinsicht muss auf die Schaffung von mehr ausführlichen Bestimmungen gedrängt werden.

Die Arbeiterdelegierten haben daher allen Grund, sich für die Sache sorgfältig vorzubereiten. Zu diesem Zwecke hat das Sekretariat der I.T.F. sämtlichen in Betracht kommenden angeschlossenen Verbänden das Büchlein des I.A.A. zum genauen Studium zugeschickt, damit vor den Sitzungen der Konferenz unsere Hafentarbeiter- und Seeleute-Beiräte zusammentreten können, um die Arbeiterdelegierten auf der Konferenz in ihren Bemühungen zu unterstützen und zu beraten, welche Änderungen vorgeschlagen werden sollen.

Holzarbeiterstreik in Holland.

(Z) In der Nummer vom 15. April berichteten wir über einen Streik, in den etwa tausend in der Zaandamer Holzindustrie beschäftigte Arbeiter verwickelt sind. Wie ferner mitgeteilt, sind die Arbeitsbedingungen in den früheren Jahren bedeutend verschlechtert worden und machen die betreffenden Arbeiter nun alle Anstrengungen, sie zu verbessern. Ihre Forderungen sind mässig: Fl. 1.75 Lohnerrhöhung für ständige Arbeiter (wodurch der Wochenlohn für gelernte auf Fl. 32 bis 34 und derjenige für Ungelernte auf Fl. 28 und 29 steigen würde) und 2 Cents pro Stunde für Gelegenheitsarbeiter (die so einen Stundenlohn von 70 Cents erhielten); 6 Tage bezahlten Urlaub im Jahr (oder einen halben Tag mehr als jetzt); die Schaffung einer Versicherungskasse für Gelegenheitsarbeiter zum Bezug von Krankengeld etc. und einige weniger bedeutende Forderungen.

Die Unternehmer lehnten von vornherein alle diese Forderungen ab, mit Ausnahme des halben Urlaubstages, wofür sie wichtige Zugeständnisse verlangten. Die Arbeiter hatten keine andere Möglichkeit als den Streik zu erklären, welcher am 6. April begonnen wurde und voraussichtlich noch eine Weile dauern wird. Die Kämpfenden befinden sich in einer ausgezeichneten Geistesverfassung. Nachdem es den Unternehmern nicht gelungen ist, unter ihnen Streikbrecher anzuwerben, sehen sie sich anderswo nach solchen um. Schliesslich ist es ihnen gelungen, 50 Leute aus einigen Fischerdörfern zu dieser Arbeit heranzuholen. Ohne geschulte Kräfte ist aber in der Industrie nichts anzufangen und die Streikenden haben daher von ihrer Konkurrenz nicht viel zu befürchten. Die betreffenden Hafentarbeiter, welche sämtlich im holländischen Transportarbeiterverband organisiert sind, verweigern auch das Entladen des gesägten Holzes, sodass die Zahl der Streikenden allmählich auf 1 200, von denen 800 der genannten Organisation angehören, angewachsen wird.

Besonders erwähnenswert ist die

prächtige Solidarität, welche die schwedischen Seeleute in diesem Konflikt üben. Neulich lief der schwedische Dampfer „Wilton“ mit einer Ladung gesägten Holzes in Zaandam ein. Da die Docker die Handhabung der Ladung verweigerten, befahl der Kapitän der Besatzung, diese Arbeit zu tun. Das Sekretariat der I.T.F. informierte davon sofort die schwedischen Seemannsverbände, die die Anweisung zurückkabelten, dass die Löscharbeiten unverzüglich einzustellen sind. Die schwedische Mannschaft ist dieser Aufforderung sofort restlos nachgekommen.

Der holländische Verband weiss die Solidarität der schwedischen Seeleute zu schätzen, desgleichen die wertvolle und rechtzeitige Aktion der I.T.F., wodurch von neuem bewiesen wurde, wie wirkungsvoll internationales Vorgehen und Handeln bei richtiger Organisation ist.

STRASSEN BAHNEN

Strassenbahn und Autobus.

Ist es um die Strassenbahn geschehen?
II.

In dem Konkurrenzkampf zwischen Strassenbahn und Autobus wird dasjenige dieser beiden Transportmittel die Oberhand gewinnen, welches am wirtschaftlichsten ist und den Geschmack des Publikums am besten befriedigt. Macht nun die Strassenbahn in bezug auf diese beiden Punkte dem Autobus Platz?

Darauf kann eine allgemeine Antwort nicht gegeben werden. Gewiss gibt es heute Strassenbahnlinien, die man heute nicht mehr anlegen würde, wenn es sich wieder darum handelte. Da sich ihr Betrieb unwirtschaftlich gestaltet, sind sie durch die Konkurrenz des Autobus zum Verschwinden oder zum Dahinsiechen verurteilt. Die Betriebskosten eines Strassenbahnunternehmens werden hauptsächlich durch die Verzinsung des Kapitals, durch die Wegeunterhaltung und -verbesserung bestimmt. Eine Steigerung der Verkehrshäufigkeit wird daher eine Verringerung der auf den Wagenkilometer entfallenden Betriebskosten zur Folge haben. Bei der Strassenbahn ist es auch möglich, die Verkehrsleistung ohne wesentliche Erhöhung der Betriebskosten durch Mitführen von Anhängern zu steigern. Beim Autobus werden die Betriebskosten durch andere Faktoren bestimmt und durch eine Verkehrszunahme bei diesem Transportmittel wird keine bedeutende Verringerung der Betriebskosten je gefahrenen Kilometer herbeigeführt. Um den erhöhten Verkehr einer Autobuslinie zu bewältigen, muss eine grössere Zahl Wagen in Betrieb genommen werden, und dies bedeutet eine entsprechende Steigerung der Betriebskosten.

Diese Erwägungen und vergleichenden Berechnungen über die Betriebskosten beider Transportmittel pro Sitzplatzkm, führen zu folgenden Schlussfolgerungen:

Auf Strecken mit schwachem Verkehr, welche von kleinen, in ziemlich langen Zwischenräumen verkehrenden Strassenbahnwagen bedient werden können, erweist sich der Autobus wirtschaftlicher als die Strassenbahn. Je dichter aber der Verkehr wird, umso vorteilhafter wird der Strassenbahnbetrieb, besonders wenn Anhänger in Betrieb genommen werden. Auf verkehrsreichen Strecken, wo die Strassenbahnen in verhältnismässig kurzen Zwischenräumen (5 bis 8 Minuten) fahren und Anhängewagen in Benutzung sind, ist die Strassenbahn entschieden am wirtschaftlichsten.

Wie bereits angedeutet, nimmt die Strassenbahn noch stets einen sehr bedeutenden Platz unter den öffentlichen Verkehrsmitteln der grossen Städte ein. Vergleicht man diesbezügliche Zahlen, so ist zweifelsohne auch die allgemeine Zunahme des Verkehrs zu berücksichtigen. Es steht nun fest, dass der Autobus sich diese Verkehrssteigerung zum Schaden der Strassenbahn zunutze macht. Dies zeigt nachstehende Aufstellung*) über den Verkehr in Chicago in den Jahren 1927 und 1928:

	1927	1928
Bevölkerung	3 102 800	3 157 400
Fahrgäste		
Hochbahn	226 212 172	207 864 238
Strassenbahn	881 958 647	890 956 722
Autobus	58 583 572	62 000 000
Fahrten je Einwohner		
Hochbahn	73	66
Strassenbahn	284	283
Autobus	19	19,7
Verkehrsanteil in Prozenten		
Hochbahn	19,4	17,9
Strassenbahn	75,6	76,8
Autobus	5,0	5,3

Man ersieht hieraus eine Zunahme des Autobusverkehrs und einen leichten Rückgang der durchschnittlichen Strassenbahnfahrten je Einwohner. Der Verkehrsanteil der Strassenbahn weist jedoch eine Zunahme von über ein Prozent auf und die für das Jahr 1928 angeführten 76,8 Prozent sprechen manches für sich.

(Schluss folgt).

*) „Verkehrstechnik“, Heft vom 12. April 1929

Die Bildungsarbeit der Wiener Strassenbahner.

Der Wert der Arbeiterbildung im allgemeinen und im gewerkschaftlichen Kampf besonders, wird immer wieder betont. Dies hat die Wiener Strassenbahner veranlasst, einen Ausschuss ins Leben zu rufen und diesem die Bildung der Mitglieder des Verbandes anzuvertrauen. Dem Bericht des Ausschusses über das dritte Jahr seiner Tätigkeit

entnehmen wir die nachstehenden Angaben:

Der Ausschuss veranstaltete drei Abendkurse. Die 17 Vorträge des ersten Kursus behandelten die Grundbegriffe des Gewerkschaftswesens, die internationalen Verbindungen der Gewerkschaften und die Sozialpolitik. Die beiden daran anschliessenden Kurse von je sechsmonatiger Dauer befassten sich mit der Rationalisierung und der Wirtschaftsgeographie. An den drei Kursen namen insgesamt 135 Schüler teil.

Besondere Aufmerksamkeit widmete der Ausschuss den Büchereien. Ende 1928 verfügte er über 31 Büchereien mit einem Bücherbestand von 34 612 Stück und verzeichnete in diesem Jahr rund 50 000 Entlehnungen. Ausser Ausflügen, Besichtigung von Museen und Betrieben, Besuch von Ausstellungen und dergleichen mehr organisierte der Ausschuss einen Kursus zur Erlernung der Stenographie und einen zweiten Kursus (von zweijähriger Dauer mit sechs Monaten Unterricht im Jahr) zur Erlernung der englischen Sprache. Dieser letzte Kursus war besonders erfolgreich. Im kommenden Winter soll ein Esperanto-Kursus eingerichtet werden.

Der Freie Gewerkschaftsverband Oesterreichs hat dem Ausschuss namhafte Mittel zur Verfügung gestellt, so dass die Kurse alle unentgeltlich waren und auch noch Geld zur Beschaffung von Büchern übrig blieb.

Nicht nur dem Wissen, sondern auch der Kunst galt die Arbeit des Bildungsausschusses der Wiener Strassenbahner. Die Kunststelle des Ausschusses vermittelte den Verkauf von 9000 Karten für Theater und Konzerte. Einem bereits bestehenden Theaterverein stand der Bildungsausschuss mit Rat und Tat zur Seite. Ferner schuf er einen Chor von 430 Sängern, welcher gelegentlich der Maifeiern auftritt.

Lohnerhöhung für die Strassenbahner in Mitteldeutschland (Bezirk Magdeburg).

Im Februar 1929 überreichten der Deutsche Verkehrsbund und die übrigen Personalorganisationen eine Reihe von Forderungen im Namen des Strassenbahnpersonals von Mitteldeutschland. U. a. verlangten sie eine Erhöhung des Stundenlohnes um 10 bis 12 Pf. Da die Verhandlungen zwischen den Parteien ergebnislos blieben, kam es zu einem Schiedsspruch, wodurch die Löhne um 3 und 4 Pf. erhöht werden sollten. Die Personalorganisationen lehnten diesen Spruch ab und beschlossen, den Streik zu erklären. Der Arbeitgeberverband hatte den Schiedsspruch angenommen und verlangte dessen Verbindlichkeitsklärung. Darauf lud das Arbeitsministerium die Parteien zu neuen Verhandlungen ein, die am 30. April stattfanden.

Es wurde vereinbart, den Schiedsspruch mit einigen Aenderungen zum Vertrag zu erheben. Die Aufbesserungen betragen rückwirkend ab 1. April 5 bis 7 Pfennige in der Stunde. Die Vereinbarung läuft am 31. Januar 1931 ab.

Lohnerhöhung für französische Strassenbahner.

Die französische Transportarbeiter-Föderation fährt mit ihren Bemühungen, Verbesserungen für das Strassenbahnpersonal durchzusetzen, fort.

Nach mehrmonatigen Verhandlungen hat das Strassenbahnpersonal von Montpellier rückwirkend ab 1. Januar 1929 eine allgemeine Lohnaufbesserung von 3 Franken täglich und 10 Tage bezahlten Urlaub für sämtliche, über ein Jahr im Dienst stehende

Beschäftigte zu erlangen vermocht. Den Strassenbahnbediensteten von Troyes wurden vor kurzem ihre sämtlichen Forderungen bewilligt; u. a. wurde ihnen eine allgemeine Lohnerhöhung von 3 Franken täglich ab 1. Januar d. J. zugestanden. Schliesslich sei noch die Toulouser Strassenbahnergewerkschaft angeführt, welche für das im öffentlichen Verkehr von Toulouse und Umgebung beschäftigte Personal mit Wirkung ab 1. Januar d. J. Aufbesserungen von 35 bis 60 Franken monatlich erlangte.

Neuer Streik bei den Strassenbahnen von Tunis.

Das Strassenbahnpersonal von Tunis steht seit 6. April im Streik. Wie man sich erinnern wird, hat die Gewerkschaft im November 1928 einen zehntägigen erfolgreichen Streik für den Achtstundentag geführt. Nachdem die Arbeit wieder aufgenommen war, hielt sich aber die Gesellschaft nicht mehr an ihr Versprechen, den Achtstundentag einzuführen, sondern verlangte Dienstschichten von 8 Stunden 30 Minuten bis 10 Stunden 47 Minuten im Maximum. Da auf friedlichem Wege nichts zu erreichen war, sah sich die Gewerkschaft gezwungen, einen neuen Streik zu erklären. Als Streikbrecher hat die Gesellschaft alle früheren Bediensteten, die wegen Diebstahl oder aus anderen Gründen entlassen wurden, herangeholt.

SEELEUTE

Joseph Havelock Wilson. †

Mit Havelock Wilson ist ein Mann von besonderer Begabung zu Grabe getragen. Seit vielen Jahren war er lahm, aber dessenungeachtet verrichtete er seine Tätigkeit als Generalpräsident der britischen Seemannsunion. Seine Tage waren gezählt; dennoch kam die Nachricht seines Todes plötzlich und unerwartet.

Havelock Wilsons Name ist mit der Geschichte der britischen *National Sailors' and Firemen's Union*, deren Name erst vor kurzem in *National Union of Seamen* umgetauft wurde, unzertrennlich verbunden. Er war der Gründer dieses Verbandes und sein erstes Mitglied. Nach hartem Ringen gelang es, die Anerkennung des Verbandes durch die Reeder-Organisation (Shipping Federation) zu erkämpfen. Auch bei der Errichtung von Gewerkschaften auf dem Festlande hat Wilson kräftig mitgearbeitet und viele sind ihm dafür Dank verschuldet.

Dass es zwischen Wilson und der Arbeiterbewegung zu einem Bruch gekommen ist, ist zu bedauern, da er grosse Fähigkeiten besass, die im Interesse der gesamten Arbeiterklasse hätten verwertet werden können. Lange ist es her, dass Havelock Wilson der Unabhängigen Arbeiterpartei beitrug und eine Erklärung unterzeichnete, wonach er die Zusammenarbeit mit bürgerlichen Parteien ablehnte. Als ihm aber die liberale Partei einen Sitz im Parlament anbot, akzeptierte er und wurde als liberaler Kandidat gewählt. Auf politischem Gebiet hatte Wilson damit in der Arbeiterpartei abgetan; in der Gewerkschaftsbewegung aber ist er als Generalratsmitglied des britischen Gewerkschaftskongresses noch in den Vordergrund getreten.

In der *National Sailors' and Firemen's*

Union besass Havelock Wilson die Macht eines Diktators. Die Statuten wurden so zurechtgestutzt, um ihm eine Stellung zu verschaffen, wie sie wohl noch nie ein Gewerkschaftsführer innegehabt hat. Wer aber wünscht sich eine derartige Machtstellung? Wer wünscht sie in einem Seeleuteverband, wo die Mitglieder nur spärlich an der Gewerkschaftsarbeit teilnehmen können? Im Kriege zeigte Wilson, dass er die Interessen des britischen Imperiums über alles andere stellte, sogar über den Frieden, denn er verbot seinen Mitgliedern, Ramsay McDonald nach Stockholm zu befördern, um an der dortigen sozialistischen Friedenskonferenz teilzunehmen. Seine Haltung beim englischen Generalstreik wurde aus derselben Erwägung heraus bestimmt. Er weigerte sich, der Streikparole des britischen Generalrates zu folgen. Er veranlasste die Mitglieder seines Verbandes sogar, die Arbeit der Hafendarbeiter zu übernehmen. Diese Haltung, sowie die Unterstützung des abgesplitterten Bergarbeiterverbandes führte zum Bruch mit der englischen Gewerkschaftsbewegung und auch mit der I.T.F., der er sich Anfang 1926 wieder angeschlossen hatte, nachdem die von ihm im Jahre 1918 gegründete *International Seafarers' Federation* aufgelöst worden war, weil fast alle ihr angeschlossenen Verbände zur I.T.F. übergetreten waren.

Havelock Wilson stand allein, und der Transportarbeiterverband ging dazu über, seine Reihen auch für die Seeleute zu öffnen. Die obligatorische Mitgliedschaft zur *National Sailors' and Firemen's Union*, welche Wilson mit der Reederorganisation vereinbart hatte, erleichterte es ihm, seinen Verband aufrechtzuerhalten. Aber auch in diesem Falle handelte es sich um eine gewerkschaftliche Auffassung, wie sie noch nirgends vertreten worden ist, denn hier wurde die obligatorische Mitgliedschaft von einer Minderheit der Seeleute mit Hilfe des Reedervereins der Mehrheit auferlegt, während doch sonst dieser Zwang von der überwiegenden Mehrheit gegenüber einer kleinen Minderheit ausgeübt wird. Dass die Organisation infolgedessen von den Reedern abhängig wurde, ist begreiflich und erklärt, dass gerade Wilson dazu überging, mit einer Anzahl Industriemagnaten einen Verein für den industriellen Frieden zu gründen. Was nun ferner aus dem Seemannsverband werden wird, hängt hauptsächlich davon ab, wer die Stelle Wilsons besetzen wird. Die englischen Seeleute müssen und werden auch in die nationale und internationale Arbeiterbewegung eingereiht werden. Es ist schade, dass ihr verstorbener Führer dies nicht eingesehen hat.

Havelock Wilson ist inmitten seiner Arbeit gestorben. Es muss auch für ihn eine Enttäuschung gewesen sein, dass der Weg, den er eingeschlagen hat, keine Perspektiven eröffnete.

Die Kollektivverträge der skandinavischen Seeleute.

Wie früher an dieser Stelle mitgeteilt, sind für die schwedischen Seeleute neue Arbeitsverträge geschlossen worden.

In Norwegen ist nach Verhandlungen und auf Vorschlag des Schlichters beschlossen worden, den für die lange Fahrt gültigen Tarifvertrag für höchstens ein Jahr zu verlängern.

In Dänemark ist ein neuer Vertrag abgeschlossen. Hier wurde einige Verbesserung erzielt. Der Vertrag tritt rückwirkend ab 1. April 1929 in Kraft und gilt bis 1. April 1930.

Die neuen Löhne werden demnächst in der vergleichenden Tabelle veröffentlicht.

Streik der Schiffsoffiziere in Schweden.

Am 30. April proklamierte der schwedische Verband der Kapitäne und Steuerleute den Streik „um den Abschluss eines Vertrages zu erzwingen, den Verhandlungen wegen der Unbeugsamkeit der Reeder nicht zustandebrachten.“ Es geht um Erhöhung der Gehälter und Verbesserung der Arbeitsbedingungen.

Aus Pressenotizen geht hervor, dass dieser Streik sich nicht von den Streiks anderer Arbeitnehmer unterscheidet, dass streikenden Schiffsoffizieren seitens der Reeder und Polizeibehörden keine nachsichtigeren Behandlung zuteil wird als „gewöhnlichen“ Matrosen. Man lernt nie aus.

Die holländischen Seeleute kündigen ihren Vertrag.

Der Holländische Transportarbeiterverband agitiert seit einiger Zeit unter den Seeleuten; es ist die Vorbereitung einer Aktion zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Am 22. April kündigte der Verband den Tarifvertrag.

Die Seeleute fordern eine beitragsfreie Pension von 10 Gulden (16,80 RM.) pro Woche, bezahlten Erholungsurlaub im Ausmass von 1 Tag pro Dienstmonat an Bord, den Achstundentag und für die Heizer einen Monatslohn von 85 Gulden (142 RM.) Für das Bedienungspersonal werden Ansprüche geltend gemacht in bezug auf Löhne, garantierte Nachruhe zwischen 8 Uhr abends und 6 Uhr morgens und Kleidergeld für die zum Tragen der Uniform verpflichteten Bediensteten.

Der Vertrag tritt drei Monate nach erfolgter Kündigung ausser Kraft.

Streik der Heringfischer in Scheveningen (Holland).

Die Heringfischer von Scheveningen haben ihr Brot im vergangenen Jahr äusserst mühselig erarbeitet. Am 4. Februar ds. Js. unterbreiteten die zusammenarbeitenden Verbände den Reedern folgende Forderungen: Erhöhung der Gesamtlöhne von 24 pCt. auf 26 pCt. der Bruttoeinnahmen jedes Fahrzeuges und auf Grund einer Normalbemanning von 14 Mann; Verbesserung der Krankenhilfe durch Gewährung des Mindestlohnes von 12 Gulden (20.— RM.) während sechs anstatt fünf Wochen; Erhöhung des Wochenlohnes für Arbeit am Lande von 18 auf 20 Gulden (von 30.— auf 33.40 RM.); Verbot des Antritts einer neuen Reise an Samstagsnachmittagen nach 2 Uhr; Mindestruhe von zwei Mal 48 Stunden zwischen einer Rückkunft und einer Ausfahrt (in der Regel dauert eine Reise drei bis vier Wochen).

Am 18. Februar wiesen die Reeder alle Forderungen ab. Alle Verhandlungen sind ergebnislos gewesen.

Der Streik wurde am 13. Mai proklamiert. 700 Mann sind in den Kampf verwickelt.



La programo de la aŭstrijaj fervojistaj esperantistoj:

1. Propagando de Esperanto inter la fervojistaro.
2. Akiri prezmoderigon por laboristaj Esperantistoj ĉe unuopa veturado al kongresoj laboristendencaj.
3. Subteni la ligan en aferoj pli facile akireblaj por fervojistoj.
4. Interŝanĝo de eksterlandaj Esperantistoj fervojistaj dum ilia libertempo. (Nunjare estas invitetaj 10 svedaj samfakanoj).

(„Der Eisenbahner“, Wien).

Esperanto kaj la maristoj.

Cojiga sciigo estas, ke en Antverpeno nun fondiĝis aktiva „Marista Grupo Internacia“ kun diverslandaj anoj. Ĝia celo: disvastigo de esperanto en maristaj rondoj.

Adreso: Antwerpen, Ankerrui 20, Belgio.

(„Sennaciulo“).

Ausführung der Kongressbeschlüsse der I. T. F. betr. Esperanto.

Die Arbeiter-Esperantisten-Organisationen in den verschiedenen Ländern sind bereit, den angeschlossenen Verbänden bei der Ausführung Stockholmer Beschlüsse in jeder Weise behilflich zu sein. Nachstehend die Adressen:

Oesterreich: Angerstr. 14 (Arbeiterheim) Wien XXI.

Deutschland: Wasastr. 16, Leipzig C. I.

Niederlande: Middenweg 225, Amsterdam-Oost.

Polen: Marszalkowska 81, Warschau.

Schweiz: 117, Rue de Bagnolet, Paris XX.



La Düsseldorfaj tramistoj Esperantistaj.