



**ORGAN DER INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITERFÖDERATION**

**ERSCHEINT ZWEIMAL
MONATLICH IN DEUTSCHER
ENGLISCHER, FRANZÖSI-
SCHER, SCHWEDISCHER
UND SPANISCHER SPRACHE**
**AMSTERDAM-HOLLAND
VONDELSTRAAT 61
TELEGRAMMADRESSE
INTRANSFE AMSTERDAM
FERNSPRECHER 80186**

**Schutzgesetzgebung für die mit dem
Laden und Löschen von Schiffen
beschäftigten Arbeiter.**

Beim Erscheinen dieser Nummer sind die Verhandlungen der XII. Internationalen Arbeitskonferenz bereits im Gange. Diese Konferenz ist für die Hafendarbeiter und in gewissem Masse auch für die Seeleute von Bedeutung, da sie sich mit ihrer Schutzgesetzgebung befassen wird.

Die Prozedur der Internationalen Arbeitsorganisation ist wie folgt: erst findet eine allgemeine Aussprache statt und im nächsten Jahr die endgültige Diskussion. Es muss als eine Ausnahme betrachtet werden, dass die Frage der Schutzgesetzgebung für die Hafendarbeiter und Seeleute auf der gegenwärtigen Konferenz bereits erörtert wird. Im vorigen Jahre fand eine Diskussion über die Verhütung von Arbeitsunfällen in industriellen Betrieben statt, wobei sich die I. T. F. und ihre in Genf anwesenden Vertreter dadurch auszeichneten, dass sie der Konferenz den Entwurf eines Abkommens vorlegten. Diesem Umstande ist es wohl zu verdanken, dass die diesjährige Konferenz das Problem des Schutzes der mit dem Laden und Löschen von Schiffen beschäftigten Arbeiter als besonderen Punkt behandeln wird. Unter Berücksichtigung der bestehenden Prozedur darf man also behaupten, dass die Frage in schnellstem Tempo in den Vordergrund geschoben worden ist. Im Augenblick kommt es darauf an, was für ein Abkommen die Internationale Arbeitskonferenz annehmen, bezw. welche Änderungen des vom Internationalen Arbeitsamt ausgearbeiteten Entwurfes sie beschliessen wird. So wie der Entwurf lautet, befriedigt er die Hafendarbeiter keineswegs.

Ist das Abkommen einmal angenommen, so fängt der Kampf um die Ratifizierung durch die Parlamente und die Durchführung des Abkommens durch die Regierungsbehörden erst an. Die Annahme eines Abkommens durch die Arbeitskonferenz ist erst einer der ersten Schritte. Auch im vorliegenden Falle werden die Arbeitgeber den Kampf daheim fortsetzen. Je günstiger das Abkommen für die Arbeiter ausfällt, umso hartnäckiger werden die Unternehmerorganisationen gegen die Ratifizierung und Durchführung des Abkommens ankämpfen. Arbeitgeber und Regierungen geben den Kampf nicht auf, wenn sie auf der Internationalen Arbeitskonferenz geschlagen worden sind. An diesem Widerstand scheitern die Bemühungen der Internationalen Arbeitsorganisation; allerdings müssen die Mitgliedstaaten spätestens innerhalb 18 Monaten nach Schluss der Konferenz dem Parlament das Abkommen unterbreiten (man denke an das Washingtoner Abkommen!), sie können aber nicht verpflichtet werden, die Ratifizierung vorzunehmen. Damit hört alles auf.

Die Aufgabe unserer Organisationen wird nach der Konferenz darin bestehen, die Ratifizierung und Durchführung des Abkommens möglichst zu beschleunigen.

AUS DEM INHALT:

Schutzgesetzgebung für die mit dem Laden und Löschen von Schiffen beschäftigten Arbeiter Faschistische Wahlmanöver. Mitteilungen des Sekretariats	65 66 66
Eisenbahner: Internationaler Austausch von Rati- onalisierungserfahrungen Das Programm der 22 Eisenbahner- gewerkschaften der Verein. Staaten Differenzierte Arbeitszeit in der Bahnunterhaltung und Notizen . . . Die automatische Kuppelung.	67 67 68 68
Transportarbeiter: Die Entwicklung der Hafendarbeit in Antwerpen (III) und Notizen	69
Strassenbahnen: Notizen	70
Kraftfahrt: Notizen	70
Seeleute: Notizen	71
Binnenschiffahrt: Notizen	72
Esperanto.	72

Faszistische Wahlmanöver.

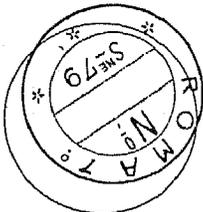


Wie man sich entsinnen wird, ist bei den vor einigen Monaten in Italien stattgefundenen Parlamentswahlen nach einem neuen System verfahren worden. Der grosse faschistische Rat hat einen Trupp Werkzeuge Mussolinis als Volksvertreter angewiesen; die ganze Serie wurde dann den „Wählern“ bekanntgegeben und diese erhielten zwei Wahlzettel, jeweils mit der Frage versehen: „Sind Sie mit der vom Grossen Nationalen Rat des Faschismus aufgestellten Kandidatenliste einverstanden?“ Auf dem einen Zettel steht unter diese Frage gedruckt „Si“ (ja), auf dem andern „No“ (nein). Im übrigen sind für den wenig entwickelten italienischen Arbeiter beide Wahlzettel, von denen der

LEGISLATURA XXVIII - ELEZIONI POLITICHE

SCHEDA PER LA VOTAZIONE

Bollo della Sezione e numero



Firma del Presidente o dello Scrutatore

Arzibiz

„Wähler“ einen zusammengefaltet dem Vorsitzenden des Wahlbüros aushändigen muss, anscheinend vollkommen gleich.

In Wirklichkeit haben die faschistischen Unterdrücker mittels dieser scheinbar ganz gleichen Wahlzettel in raffinierter Weise festgestellt, ob die „Wähler“ für oder gegen das Regime stimmten.

Alle Wahlzettel trugen aussen eine Unterschrift: beiden Zetteln mit dem Wörtchen „ja“ die Unterschrift des Vorsitzenden des Wahlbüros, beidenjenigen mit dem Wörtchen „nein“ die Unterschrift eines untergeordneten Beamten. Auf diese Weise konnten die Vorsitzenden der Wahlbüros aufzeichnen, wie jeder einzelne „Wähler“ gestimmt hat. Sie brauchten nur nach der Unterschrift zu schauen, welche der von jedem „Wähler“ zusammengefaltet ausgehändigte Wahlzettel trug.

Nachrichten aus Italien schildern uns, wie nun die Italiener, welche gegen das Regime stimmten, auf Grund dieser „Kontrolle“ verfolgt und terrorisiert werden.

Hier geben wir das Faksimile der Vor- und Rückseite eines Wahlzettels mit „Si“ (ja), das nicht dem Vorsitzenden eines Wahlbüros übergeben, sondern uns zugeschiedt wurde.



Der Margarinetrust.

Die Internationale der Fabrikarbeiter hat sich durch eine Schrift über die internationale Trustbildung der Margarine-Industrie und die Arbeitsbedingungen der in dieser Industrie beschäftigten Arbeiter sehr verdient gemacht.

Obwohl der Teil über die Organisation und die Arbeitsbedingungen des Personals nicht im geringsten Anspruch auf Vollständigkeit erheben kann, bildet die Schrift wenigstens den Auftakt und die Grundlage zu einer internationalen gewerkschaftlichen Aktion.

Das Büchlein weist mit aller Deutlichkeit auf drei Dinge hin:

1. dass in den Arbeitsbedingungen ein grosser Unterschied besteht, der eine fortwährende Gefahr bedeutet;
2. dass bei einem Arbeitskonflikt in einem Lande die Produktion des Konzerns infolge seines Umfanges in einem andern Lande fortgesetzt, ja sogar noch gesteigert wird, falls nicht die Organisation der Arbeiter dies aufzudecken und zu verhindern weiss, und
3. dass der internationale Zusammenschluss dieser Arbeiter als mindestens ebenso wichtig erachtet werden muss wie der nationale Zusammenschluss

Möge die Gewerkschaftsbewegung dies einsehen und ihre internationale Organisation darnach einrichten, damit schliesslich das Ziel der Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen verwirklicht werden kann.

Zufall oder ...?

In der Nummer vom 15. April machten wir darauf aufmerksam, dass die Firma *Armstrong Whitworth und Co.* ohne unsere Erlaubnis die Umschlag-Zeichnung der Denkschrift über die automatische Kuppelung, welche wir der Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1928 unterbreitet haben, zu Reklamezwecken verwendet hat. In der Zwischenzeit erhielten wir von der fraglichen Firma einen Brief, worin sie folgendes schreibt:

„Wir glauben, dass nichts in so auffällender Weise die Aufmerksamkeit auf die Gefahr lenken kann, welcher die Eisenbahner tagtäglich ausgesetzt sind, als gerade diese Skeletthand, und wir waren der Meinung, wir würden Ihnen durch deren Verwendung in dieser Angelegenheit ein Kompliment machen und Sie gleichzeitig unterstützen bei der ausgezeichneten Arbeit, welche Sie in dieser Beziehung unternehmen.“

Wir hoffen zuversichtlich, dass Sie in diesem Falle unsere Gründe würdigen werden.“

Wir hatten nichts gegen die Benutzung unserer Zeichnung einzuwenden — tatsächlich freut es uns nur, dass in einer unter den Eisenbahnverwaltungen so stark verbreiteten Zeitschrift Propaganda für Unfallverhütung gemacht wird —, wir

waren aber überrascht darüber, dass dies ohne Rücksprache mit uns geschehen ist.

Damit ist für uns die Angelegenheit erledigt.

Mitteilungen des Sekretariats.

Sitzung des Kraftfahrer-Beirats.

Auf Grund der eingegangenen Antworten auf eine diesbezügliche Umfrage wird am 31. Juli, 1. und 2. August d. J. in London eine Sitzung des Kraftfahrer-Beirats der I. T. F. stattfinden. Nähere Mitteilungen folgen.

Eingegangene Beiträge.

Für 1929:

Belgische Transportarbeiter	Fl. 1 460.—
Dänische Heizer	„ 120.—
Deutsche Transportarbeiter	„ 5 913.—
Maschinisten u. Heizer Deutschlands	„ 300.—
Englische Arbeiter und Angestellte in der Güterverteilung	„ 150.—
Irische Transportarbeiter	„ 300.—
Luxemburgische Eisenbahner	„ 239.90
Tschechoslowakische Lokomotivführer	„ 153.—
Tschechoslowakische Kraftfahrer	„ 38.46
Isländische Hafenarbeiter	„ 74.90
Schwedische Seeleute	„ 211.50
Schweizerische Transportarbeiter	„

Kongresse.

Norwegischer Lokomotivführerverband: 7. und 8. Juni in Hamar.

Lettländischer Eisenbahnerverband: 7. bis 9. Juni in Riga.

Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs: 9. Juni in Wien.

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

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

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



Internationaler Austausch von Rationalisierungserfahrungen.

Von H. JAHN Berlin.

Auf der ersten Sitzung des Eisenbahnerbeirates der I.T.F. machte ich auf die Rationalisierungsbestrebungen der Deutschen Reichsbahngesellschaft aufmerksam. Der Kollege *Cramp* (England) bemerkte, dass auch in England dieselben Rationalisierungsbestrebungen in letzter Zeit in Erscheinung treten. Es dürfte nicht uninteressant sein, einmal die internationalen Austauschbeziehungen der Eisenbahnverwaltungen zum Rationalisierungsproblem konkreter aufzuzeichnen.

So wurde z. B. die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1928 von 1.495 Ausländern besucht, die wochenlang in Werkstätten, Betrieb und Verwaltungen die vielerlei fortgeschrittenen Rationalisierungsmassnahmen eingehend studierten. Die ausländischen Besucherziffern sind im Verlauf der letzten 3 Jahre von rund 300 auf 741 und jetzt auf 1.500 gestiegen. Im Jahre 1929 rechnet die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit einer weiteren Steigerung der Auslandbesuche. Eine ganze Reihe ausländischer Staaten ist mit recht hohen Besucherziffern vertreten. Besonders fällt auf, dass die Engländer mit 183 Besuchern allen anderen Staaten vorausgegangen sind. Die englischen Besucher bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft lenkten ihre Aufmerksamkeit vor allem auf die Gestaltung des Werkstättenwesens, da die Rationalisierung der Eisenbahnwerkstätten zu Leistungen geführt hat, die bisher nicht für möglich gehalten wurden. Wenn in England die Stoppuhr, die Zeitstudien und die Konflikte über Stückzeiten und Stückpreise auftauchen, dann wissen die englischen Kollegen, aus welcher Küche das Rezept stammt.

Vor dem Kriege verfügte Deutschland über 4.500 Lokomotivstände. Es musste also ständig mit der Reparatur von ebensoviele Maschinen gerechnet werden. Für den vergrösserten Lokomotivbestand von heute reichen jedoch schon 1200 bis 1500 Stände aus. Vor der durchgeführten Rationalisierung erforderte die Reparatur einer Lokomotive 100 bis 120 Tage, während gegenwärtig schon in 17 bis 18 Tagen eine umfassende Lokomotivreparatur ausgeführt wird. Trotz der Steigerung in der Schnelligkeit der Lokomotivausbesserung läuft die jetzt ausgegebesserte Lokomotive 90.000 km und und mehr, während sie früher schon

nach 46.000 zurückgelegten km der Werkstatt zur Reparatur zugeführt werden musste.

Die ausländischen Besucher der Werkstätten bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft haben es mit ihrem Studium sehr ernst genommen. Sie verweilten immer mindestens 14 Tage bis einen Monat in diesem Betriebszweig.

Bemerkenswert ist auch, dass eine ganze Anzahl von Hochschulstudenten aus dem Auslande die Deutsche Reichsbahn und ihre Einrichtungen besuchten. Davon kamen aus Norwegen 25, aus Oesterreich 30, aus Schweden 20. Die Schweiz entsandte sogar 60 Hochschulstudenten nach Deutschland zum Studium des elektrischen Betriebes. Die Schweiz entsandte im ganzen im letzten Jahr 163 Besucher, die Vereinigten Staaten 140, Russland 136, Ungarn 106, Oesterreich 104, Frankreich 88, Japan 51, Dänemark 46, Holland 39, China 34, Italien 31, Belgien 25, Brit. Indien 13 und Niederl. Indien 4. Ferner haben Australien, Kanada, die Randstaaten, Griechenland, Rumänien, Siam, Spanien, Südafrika, Brasilien und die Türkei eine grössere Anzahl von Eisenbahndelegationen entsandt. Aus dieser Feststellung geht hervor, dass der internationale Austausch der Erfahrungen auf dem Gebiete der Rationalisierung äusserst rege und umfassend ist.

Darüber hinaus ist die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft mit einer Reihe von Staaten in einen regelrechten Beamtenaustausch eingetreten. Die Reichsbahn selbst schickte 3 Beamte zu mehrjährigem Aufenthalt nach Nordamerika und je einen nach England, Brasilien, Holland, Russland und Schweden. Andererseits sind bei der Reichsbahn-Gesellschaft im Augenblick beschäftigt: 2 Brasilianer, 1 Engländer, 1 Russe und 1 Schwede.

Grössere Leistungen, erhöhte Einnahmen und weniger Personal.

Die Schweizerischen Bundesbahnen verzeichneten im Jahre 1928 einen Verkehrszuwachs, trotz scharfer Konkurrenz des Automobils. Die Zahl der beförderten Reisenden war 5,3 %, die der beförderten Tonnen 7 % höher als im Jahre 1927.

Dieser Zuwachs steigerte die Leistungen

in Lokomotiv-Km um 5,6 %, in Zug-Km um 5,4 %, in Wagenachs-Km um 7,3 % und in Bruttotonnen-Km um 8,2 %.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr waren 6 %, die Einnahmen aus dem Güterverkehr 5,5 %, die Gesamteinnahmen 5,7 % höher als im Jahre 1927.

Der Personalbestand verringerte sich im Laufe des Jahres 1928 um 1,8 %. 61 elektrische Lokomotiven werden einmännig geführt.

Das Programm der 22 Eisenbahnergewerkschaften der Vereinigten Staaten.

Am 3. und 4. April tagte in Cleveland die Vorstandskonferenz der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften. Die sozialen Auswirkungen der Rationalisierung beherrschten die Debatten, welche schliesslich zur Annahme folgenden Programms führten:

- 1.) Für alle Eisenbahner mindestens ein Ruhetag in 7 Tagen.
- 2.) Restlose Durchführung des Achtstundentages und Aenderung des Arbeitszeitgesetzes.
- 3.) Stabilisierung der Beschäftigung, statt des Personalabbaus und der Ausbreitung der Arbeitslosigkeit, durch die Herabsetzung der Anzahl Arbeitstage und Arbeitsstunden. Die Gewerkschaften streben daher die Einführung der fünftägigen Mindestarbeitswoche und des sechsstündigen Mindestarbeitstages an.
- 4.) Der Arbeitstag oder die Arbeitswoche ist allmählich ohne Lohnverlust zu verkürzen, denn diese Massnahme bezweckt die Aufrechterhaltung der Beschäftigungsmöglichkeit und des Lohnes, damit das Absatzgebiet in Anbetracht der gesteigerten Produktion aufnahmefähig bleibt.
- 5.) Jede Eisenbahn ist vertraglich zu verpflichten, alljährlich mit den Gewerkschaften für jede Personalgruppe einen Minimum-Stellenplan aufzustellen, wodurch die Beschäftigung auf die Mindestdauer eines Jahres garantiert wird; dazu muss ein Beschäftigungsplan für die Aushilfskräfte kommen, um den nur zeitweilig Beschäftigten einen ähnlichen Schutz angedeihen zu lassen.
- 6.) Durch Sparmassnahmen, Rationalisierung und Zusammenschlüsse verlieren viele Bedienstete ihre Stellung oder haben Mehrausgaben oder müssen unter schweren Geldopfern ihren Haushalt anderswo aufschlagen. Die Bediensteten sind von solch unrechtmässigen Lasten zu verschonen.
- 7.) Durchführung des Grundsatzes prohibitiver Ueberstundenlöhne. Die Ueberstundenlöhne müssen so hoch geschraubt werden, dass der Arbeitgeber Ueberzeitarbeit nur von der kleinstmöglichen Anzahl Arbeiter fordert.

Differenzierte Arbeitszeit in der Bahnunterhaltung.

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen geht seit zwei Jahren mit dem Gedanken um, die Arbeitszeit in der Bahnunterhaltung während der Sommermonate zu verlängern und die so erzielten Mehrleistungen durch Arbeitszeitkürzungen im Winter auszugleichen. Ihr erster Plan war eine 9stündige Arbeitsschicht im Sommer und eine 7stündige Schicht im Winter.

Der Artikel 16 des schweizerischen Gesetzes über „die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten“ bietet der Generaldirektion die rechtliche Handhabe um diesen Plan durchzusetzen, indem er bestimmt: „Wenn besondere Verhältnisse es notwendig machen, kann der Bundesrat, nach Anhörung des beteiligten Personals, Ausnahmen von den Bestimmungen dieses Gesetzes anordnen.“

Ein blosses Widersetzen seitens der Eisenbahnergewerkschaft hätte folglich des *rechtlichen* Stützpunktes entbehrt. Als die Schweizerische Bundesbahnverwaltung Ende 1928 die Frage der differenzierten Arbeitszeit erneut aufrollte, zog es der Schweizerische Eisenbahnerverband vor, seine grundsätzliche Zustimmung von Zugeständnissen auf anderen Gebieten abhängig zu machen, was auch geglückt ist. Die Verwaltung erkaufte sich die Zustimmung der Personalorganisation durch die Ueberführung von 550—560 Hilfsarbeitern des Bahnunterhaltungsdienstes in das ständige Arbeitsverhältnis und durch Zugeständnisse zugunsten der untersten Arbeiterkategorien, bei den Verhandlungen über die Reform der Besoldungsordnung.

Im Laufe der Verhandlungen über die differenzierte Arbeitszeit wurde dahingehende Uebereinstimmung erzielt, dass der Durchschnitt der Arbeitszeit im Jahre 8 Stunden nicht übersteige. Ferner wurde vereinbart, dass die Arbeitszeit im Sommer nicht 9, sondern 8½ Stunden betragen soll.

Die neue Arbeitszeitvorschrift für das Personal des Bahnunterhaltungs-, Stellwerk- und Brückendienstes sowie des Dienstes für den Unterhalt der elektrischen Anlagen, bestimmt im einzelnen:

„Die tägliche Dauer der Arbeitszeit soll vom 1. März bis 31. Oktober innerhalb 14 Tagen täglich durchschnittlich 8¼ Stunden und für die Zeit vom 1. November bis Ende Februar innerhalb 14 Tagen durchschnittlich 7 Stunden betragen, aber nicht übersteigen. Dabei soll die gesetzlich festgesetzte Höchst-arbeitszeit von 10 Stunden, abgesehen von den im Gesetze selbst vorgesehenen Ausnahmen, nicht überschritten werden. Sofern die Arbeiten es gestatten, soll beim Bahnunterhaltungsdienste im Rahmen dieser Bestimmungen der Samstagnachmittag frei gegeben werden und die Arbeitszeit an den einzelnen Tagen, in Anpassung an die Fahrgelegenheiten und soweit möglich, unter Berücksichtigung der Wünsche des Personals verlängert oder verkürzt werden. Dabei ist aber innerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen Zeitraumes die durchschnittliche Arbeitszeit von 8¼ Stunden in der Zeit vom 1. März bis 31. Oktober und von 7 Stunden in der Zeit vom 1. November bis Ende Februar einzuhalten.“

Ganztägige Ablösungen beim Bahnbewachungs-

Stations-, Zugbegleitungs- und Zugförderungsdienste, sowie Aushilfen bei andern Diensten sind als ganztägige Arbeitszeit beim Bahnunterhaltungsdienste zu rechnen, gleichgültig, ob sie in Monate mit 8½ stündiger oder 7 stündiger Arbeitszeit fallen. Dagegen sind ganztägige Ablösungen bei andern Diensten an Samstagen mit freiem Nachmittage als 8 Stunden Arbeitszeit beim Bahnunterhaltungsdienste in den 14tägigen Ausgleich einzubeziehen.

Da für die nicht ständig beschäftigten Tagelohnarbeiter für die während der Sommerszeit verlängerte Arbeitszeit der Naturalausgleich, wie er für das ständig beschäftigte Personal während der Wintermonate erfolgt, selten möglich sein wird, so ist die von diesen Arbeitern geleistete, im Tagwerk über 8 Stunden hinausgehende Arbeitszeit, soweit sie nicht durch Ausgleich oder Barentschädigung kompensiert worden ist, beim Dienstaustritt oder am Ende des Kalenderjahres mit 1/6 des Taglohnes pro Arbeitsstunde zu vergüten.

Sollte sich auf einzelnen Bahnmeister- oder Vorarbeiterstrecken wegen besonderer Verhältnisse die Beibehaltung der ganzjährigen 8stündigen Arbeitszeit als notwendig oder vorteilhaft erweisen, so behält sich die Generaldirektion vor, auf Antrag Ausnahmen von der vorstehend angeordneten Arbeitszeitregelung zu gestatten.“

Die neue Regelung ist am 1. Februar 1929 in Kraft getreten. Die, seit der Einführung gemachten Erfahrungen sind sozusagen Anfangsschwierigkeiten, auf die ein Urteil über die Neuerung nicht begründet werden kann.

**

Die irischen Eisenbahngesellschaften wünschen einfachere Verhandlungsorgane.

Die Eisenbahngesellschaften Irlands schlossen 1923 mit den drei Eisenbahnergewerkschaften Grossbritanniens einen Vertrag über die Errichtung einer Anzahl paritätischer Organe zur Entscheidung von Streitigkeiten zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

Für Stationen und Depots bestehen *örtliche Personalausschüsse*, bei jeder Gesellschaft mehrere *Bezirksräte* (höchstens vier) und ein *Eisenbahnrat*. Für alle Gesellschaften zusammen fungiert ein *Zentrales Lohnamt*. Die oberste Schlichtungsinstanz ist das *Eisenbahn-Lohnamt*, bestehend aus einem neutralen Vorsitzenden, je einem Vertreter der Handelskammern von Belfast und Dublin, je einem Vertreter der Gewerkschaftsbünde Süd- und Nord-Irlands und je sechs Vertreter der Eisenbahngesellschaften und Eisenbahngewerkschaften.

Die irischen Eisenbahngesellschaften führen Beschwerde, dass diese Verhandlungs-„Machinery“ zu kompliziert ist, dass „ihr eher das Bestreben anhaftet, den Geist der Zusammenarbeit zu vermindern als zu fördern.“

Dementsprechend kündigen die Gesellschaften den Vertrag. Die Kündigungsfrist läuft im April 1930 ab.

**

Lohnbewegung der Danziger Eisenbahner.

Nach vielen Mühen ist es den Gewerkschaften der Danziger Eisenbahner gelungen, die Verwaltung der polnischen Staatsbahnen an den Verhandlungstisch zu ziehen. Die Forderung lautet auf eine Erhöhung der Stundenlöhne um 10

Pfennig Danziger Währung (8 Pfg.).

Die Verwaltung erklärte sich bereit, eine Lohnerhöhung von 2 Pfg. zu bewilligen. Die Gewerkschaften lehnten dieses ungenügende Angebot ab und beantragten die Einleitung des Schlichtungsverfahrens.

**

Schiedsspruch im deutschen Eisenbahnerkonflikt.

Auf Antrag der Eisenbahnergewerkschaften ist ein Schlichter bestellt worden, um den Lohnkonflikt beizulegen. Der Schiedsspruch wurde am 24. Mai gefällt und gewährt allen Eisenbahnarbeitern eine Lohnerhöhung von 4 Pfennig pro Stunde in Ostdeutschland und 3 Pfennig pro Stunde in Mittel- und Westdeutschland.

Die Arbeitnehmer haben den Spruch anerkannt, doch die Reichsbahngesellschaft hat ihn abgelehnt.

**

Die Betriebsrätewahlen bei der Deutschen Reichsbahn.

Das vorläufige Gesamtergebnis der am 12. und 13. Mai stattgefundenen Wahl zum Hauptbetriebsrat bei der Deutschen Reichsbahn lautet wie folgt:

Einheitsverband (I. T. F.) 218 600 (217 113), Gewerkschaft der Eisenbahner (Christlich) 54 000 (49 972), Allgemeiner Eisenbahnerband (Hirsch-Dunkersch) 21 000 (22 497), Kommunisten 18 900 (—), Syndikalisten 1 300 (2 319).

Die eingeklammerten Zahlen stammen aus dem Vorjahre.

Die kommunistische Opposition beteiligte sich zum ersten Male an der Wahl. Das Ergebnis ist weit hinter ihren Erwartungen zurückgeblieben. Sie werden nur ein Mandat erhalten. In unserer nächsten Nummer werden wir über das endgültige Ergebnis der Wahlen ausführlich berichten.

**

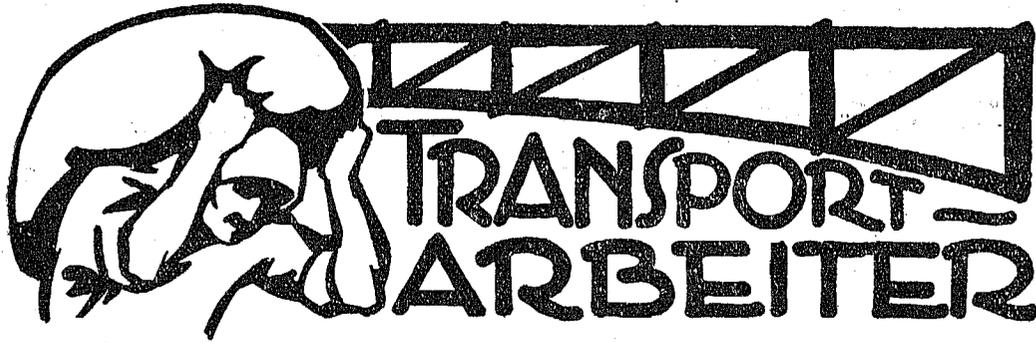
Die automatische Kuppelung.

E pur si muove.

Am 28. Mai hat der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes, trotz des wiederum von den Arbeitgebervertretern geleisteten Widerstandes, beschlossen, im Oktober den Ausschuss für die automatische Kuppelung zu ernennen, dessen Einsetzung die Internationale Arbeitskonferenz von 1928 befürwortet hat.

Die Kommission soll aus 24 Mitgliedern bestehen; dazu kommen noch je ein Vertreter der 3 im Verwaltungsrat sitzenden Gruppen: Regierungen, Arbeiter und Arbeitgeber.

Warum diese Ernennung nun wiederum ein halbes Jahr hinausgeschoben werden soll, ist uns unverständlich und zeigt, dass die Verschleppungsmanöver der Arbeitgeber doch nicht ohne Erfolg geblieben sind. Sie meinen wohl, die Frage der automatischen Kuppelung werde mit der Geschwindigkeit eines Bummelzuges noch zu schnell behandelt.



Die Entwicklung der Hafendarbeit in Antwerpen (III).

Von C. MAHLMAN.

In belgischen Kreisen fragte man sich, wie es möglich war, Woche für Woche viele Versammlungen abzuhalten, und dies während 6 Monaten im Jahre 1928. Als man aber erfuhr, dass die Kommission nachstehend umschriebene Probleme zu lösen hatte, wurde es jedem klar, dass daran lange gearbeitet werden musste, um die Parteien, die verschiedene Auffassungen vertraten, zu einer Einigung zu bringen.

Reorganisierung der Paritätischen Kommission.

Diese war eines der vielen Probleme. Sie ist im November 1919 durch einen Ministerialerlass gebildet worden. Diese Körperschaft was indessen nicht, wie es sich gehörte, für die Hafendarbeit eingerichtet. Deshalb ist ein neuer diesbezüglicher Entwurf eingebracht worden, der bei der Drucklegung dieser Zeilen wahrscheinlich schon durch Ministerialerlass Gültigkeit erlangt haben wird.

Wir haben uns mit den Arbeitgebern hauptsächlich über die Machtbefugnisse dieser Paritätischen Kommission herumgestritten.

Die Unternehmer wollten ausser der Paritätischen Hafendarbeitskommission ein ständiges Arbeitgeberbüro einrichten, das ganz unabhängig sein sollte. Wir dagegen vertraten den Standpunkt, dass die Paritätische Kommission für alle Arbeits- und Lohnfragen zuständig sein muss.

Die Unternehmer haben ihre Einwilligung zu unserem diesbezüglichen Ersuchen gegeben und nun wird diese Paritätische Kommission ein ständiges Büro haben, dessen Sekretär und Personal vom Arbeitsministerium angewiesen und bezahlt werden, während die Stadt Antwerpen für die Kosten des Büros und dessen Unterhaltung aufkommen wird.

Die Paritätische Kommission ist also, wenn sie in Funktion treten wird, so eingerichtet, dass sie sofort alle zwischen Arbeitgebern und Arbeitern entstehenden Streitigkeiten wird schlichten können.

Diese Körperschaft wird, wenn wir die Verhältnisse in Hamburg richtig betrachtet haben, eine ähnliche Aufgabe wie die dort bestehende Schlichtungskommission haben.

Der durchgehende Betrieb.

Auf Anregung der Arbeitgeber ist der durchgehende Betrieb eingeführt worden. Der Arbeitstag wird in vier Schichten von je zweimal vier Stunden eingeteilt. Das klingt wohl ein bisschen paradox, ist aber darauf zurückzuführen, dass es ineinanderlaufende Schichten gibt.

Vor Anerkennung der diesbezüglichen Vereinbarung wurde in Antwerpen nur in zwei Schichten gearbeitet, in einer Tagsschicht, von 8 bis 17 Uhr, und in einer Nachtschicht, von 21 bis 6 Uhr morgens. In beide Schichten fiel eine Ruhepause von einer Stunde, wovon die in der Nachtschicht bezahlt wurde.

Wer nun Antwerpen kennt weiss, dass unser Hafen eine doppelte Verladung der Güter notwendig macht. Dies hat zu dem sehr ausgedehnten Fuhrwerksbetrieb (natiebedrijf) geführt, der die Güter von und nach dem Kai bringt. Der Vertreter der „Nationen“ *) erklärte, es sei unmöglich, das Dreischichtensystem einzuführen. Es sei auch nicht bei allen Schiffen durchführbar, weil in verschiedenen Verträgen das Be- und Entladen von Schiffen bei Nacht verboten sei. Die Nationen hielten also an der Beibehaltung der gewöhnlichen Tagsschicht fest.

Die auf den 24stündigen Tag entfallenden Schichten wurden darnach wie folgt eingeteilt:

Morgenschicht: von 6 bis 10 und von 10.30 bis 14 Uhr;

Nachmittagschicht: von 14 bis 18 und von 18.30 bis 22 Uhr;

Nachtschicht: von 22 bis 2 und von 2.30 bis 6 Uhr morgens.

Es ist also im Antwerpenen Hafen zur Zeit praktisch möglich, in den oben angeführten Schichten sowie in der zuerst erwähnten Tagsschicht arbeiten zu lassen. Dadurch wurde die wesentliche Arbeitszeit in der Morgen-, Nachmittags- und Nachtschicht auf $7\frac{1}{2}$ Stunden gebracht.

Es wurde beschlossen, dass das Schichtensystem ab 1. April in Kraft treten

*) Die sog. Nationen stammen aus dem 14. Jahrhundert; es waren ursprünglich Zünfte, die nachher in Genossenschaften oder Gesellschaften umgewandelt worden sind.

soll, doch bei gegenseitigem Einverständnis auch schon ab Januar darnach gearbeitet werden könne. Zur allgemeinen Verwunderung führten schon im Januar sehr viele Arbeitgeber das neue System ein. Es entstanden dadurch viele Schwierigkeiten. Die Dienste der Zollbeamten, der Eisenbahnen und des Stadthafenvorstandes waren den an sie durch die Anwendung des Schichtensystems gestellten Anforderungen nicht mehr gewachsen. Er dürfte daher wohl noch einige Zeit dauern, ehe alle Hafendarbeitsdienste sich der Umstellung in der Arbeit angepasst haben.

Soweit die Arbeiter in Frage kommen, glauben wir, sagen zu dürfen, dass sie das neue Schichtensystem gerne annehmen.

(Wird fortgesetzt).



Der Holzarbeiterstreik in Zaandam.

Der Zaandamer Holzarbeiterstreik wird nun seit fast zwei Monaten geführt und noch ist die Lage unverändert. Charakteristisch für die Hartnäckigkeit der Unternehmer ist, dass sie eine Schlichtung der Arbeitsstreitigkeit ablehnen. Der unter den Streikenden herrschende Geist ist noch stets ausgezehmt. Die schwedischen Seeleute üben weiterhin Solidarität; die Mannschaften zweier weiterer schwedischer Holzschiffe haben die Verrichtung von Streikbrecherarbeit verweigert. Der Deutsche Verkehrsband und der Finnische Seemanns-Verband folgen dem schwedischen Beispiel und verteilen unter ihren Mitgliedern Flugblätter, worin sie diese auffordern, gegebenenfalls die Verrichtung der Arbeit der Streikenden in Zaandam zu verweigern.

Ein Erfolg der Dockers von Bordeaux.

Wie man sich erinnern dürfte, haben die Hafendarbeiter von Bordeaux im November v. J. eine Forderung auf eine Erhöhung der Löhne auf 36 Franken im Tag gestellt und nach hartem Kampfe 35 Franken bewilligt bekommen. Der Verband hat seine Bemühungen inzwischen fortgesetzt und *Le Peuple* berichtet nun, dass auch der restliche Frank zugestanden wurde. Der Verband, welcher einen Zuwachs an Mitgliedern zu verzeichnen hat, ist noch nicht zufriedengestellt, denn er beabsichtigt, noch weitere Aufbesserungen durchzudrücken.

VERMISCHTES

Verschmelzung der Transportarbeiterverbände in England.

Die früher an dieser Stelle angekündigte Verschmelzung des englischen Verbandes ungelerner Arbeiter (Workers' Union) mit dem Transportarbeiterverband ist nun nach der von beiden Verbänden unter ihren Mitgliedern vorgenommenen Urabstimmung zur vollendeten Tatsache geworden. Beide Organisationen zählen zusammen nahezu 500 000 Mitglieder. Die Verschmelzung wird sich am 5. August d. J. vollziehen.

Die Organisation der Transportarbeiter in Spanien.

Auf ihrem zweiten, vom 1. bis 5. April in Madrid abgehaltenen Kongress hat die spanische *Federación Nacional del Arte Rodado* (Föderation der Berufsgruppen von Wagen), eine Organisation von 15 000 Kraftwagenführern, Fuhrleuten und Strassenbahnern, welche den uns bereits angeschlossenen lokalen Transportarbeiterverband von Madrid zu ihren Mitgliedern zählt, beschlossen, der I.T.F. beizutreten. Ein Bericht über diesen Kongress, der manches Interessante geboten hat, wird in der nächsten Nummer der „I.T.F.“ erscheinen. Wir geben einstweilen nachstehend eine Uebersicht über den Stand der Transportarbeiterorganisation in Spanien, die uns die Föderation übermittelt hat.

Infolge der langsamen Entwicklung des gewerkschaftlichen Gedankens hatten die Transportarbeiterverbände Spaniens äusserst schwierige Zeiten durchzumachen. Noch bis vor kurzem, als die Föderation der Berufsgruppen von Wagen gebildet wurde (am 20. Februar 1928), hat man sich nicht wirklich bemüht, die Kraftfahrer zu organisieren, — das Hauptelement, auf welches wir uns beim Aufbau einer starken Organisation verlassen müssen, nachdem nun die vielseitige Entwicklung des Kraftfahrwesens ein solch wichtiger Faktor im industriellen Leben geworden ist. Das ist nicht schwer zu verstehen, wenn man bedenkt, mit welcher rasender Schnelligkeit sich die mechanisch betriebenen Transportmittel entwickelt und welche mangelhafte soziale Erziehung viele Arbeiter in der Industrie gehabt haben — sie stehen vielfach der Gewerkschaftsbewegung sogar feindlich gegenüber. Dies sowie die besonderen Umstände, unter welchen das Kraftverkehrsgewerbe gross geworden ist, bilden denn auch unsern Entschuldigungsgrund. Es sei vor allem auf das leichte Emporkommen der kleinen Besitzer hingewiesen, die sich im allgemeinen der gewerkschaftlichen Organisation widersetzen und deren schliessliche Bekehrung eine Menge schwerer Pionierarbeit erfordern wird.

Die lokalen Verbände der Strassenbahner befinden sich in keiner bessern Lage; bei ihnen muss auf die besonderen Schwierigkeiten, auf die sie bei der Organisationsarbeit stossen, Rücksicht genommen werden. Die Strassenbahner sind vor allem Massregelungen der Gesellschaften ausgesetzt, welche grosse Profite einheimen und natürlich glauben, die Gewerkschaftsbewegung würde diese gefährden. Für die Gesellschaften ist es auch sehr leicht, Führer und Schaffner durch andere zu ersetzen, weil man sich die Kenntnisse für diese Berufe leicht aneignen kann. Es ist deshalb nicht schwer einzusehen, weshalb es den Strassenbahnern noch nicht gelungen ist, ihre Organisation auf eine feste Grundlage zu stellen. Dennoch sind Zeichen des Wiederauflebens vorhanden und es werden nun Schritte zur Gründung klassenbewusster Gewerkschaften unternommen, die ähnlich wie wir eingestellt sind.

Ein weit schwierigeres Problem bilden die Fuhrleute und Droschkenführer infolge der Ausbreitung der mechanisch betriebenen Transportmittel, welche die bisherigen verdrängen. Es gibt dessenungeachtet auf unsern Grundsätzen aufgebaute Verbände, welche in bessern Tagen manchen bemerkenswerten Sieg für ihre Mitglieder davongetragen haben.

Da sich der Luftverkehr nur langsam entwickelt, ist es noch nicht zur Gründung einer Fliegerorganisation gekommen; diese Arbeiter haben noch nicht eingesehen, wie notwendig es ist, dass sie sich zur Verteidigung ihrer Interessen als ausgebeutete Klasse organisieren. Sobald aber der Luftverkehr in unserem Lande Fortschritte zu machen beginnt, werden wir unser möglichstes tun, um sie der Transportarbeiterbewegung zuzuführen.

Was die Döcker betrifft, so konnten wir nur wenige zu uns bringen, hauptsächlich deshalb, weil es für diese Berufsgruppe nur sehr wenig Verbände gibt. Sie versuchen indes, ihre alten Verbände, welche einst eine wichtige Stellung

STRASSEN BAHNEN

Abschluss eines neuen Tarifvertrages für die deutschen Strassen-, Klein- und Privateisenbahner.

In der Nummer vom 15. Februar haben wir von der Kündigung der Tarifverträge für die genannten Berufsgruppen durch den Arbeitgeberverband der deutschen Strassenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen zum 30. April d. J. Mitteilung gemacht. Da bei den Verhandlungen keine Einigung erzielt wurde, fällt das Reichsarbeitsministerium am 22. März einen Schiedsspruch, mit dem sich aber die Personalorganisationen nicht zufriedengeben konnten, weil er keine Erhöhung der Grundlöhne, sondern nur einige weniger bedeutende Verbesserungen vorsah. Der Arbeitgeberverband hat den Schiedsspruch angenommen und dessen Verbindlichkeit beantragt. Die nächsten Verhandlungen fanden am 22. April statt; auch dann konnten sich die Parteien nicht einigen, weil die Unternehmer nur einige geringfügige Zugeständnisse machen wollten. Weitere Verhandlungen erfolgten auf Veranlassung der Gewerkschaften, welche eine Verbindlichkeitsklärung des Spruches vermeiden wollten, am 2. Mei. Es gelang, den Tarifstreit mit einer Vereinbarung zu beenden, wobei der Schiedsspruch vom 22. März mit einigen Änderungen angenommen wurde. Der als Grundlohn vorgesehene Mindestsatz erfuhr eine Erhöhung von 83 auf 84 9/10 der staatlich festgesetzten Gehälter, und die Reisekostenzuschläge eine solche von durchschnittlich 25 9/10 der bestehenden Sätze.

Ein neuer Tarifvertrag für das Personal der Berliner Verkehrs-A.G.

Der Deutsche Verkehrsbund hat mit der Berliner Verkehrs-A.G. einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen, der für das bei diesem Unternehmen beschäftigte Personal bedeutende Verbesserungen mit sich bringt.

Die tägliche Arbeitszeit ist um eine halbe Stunde, ohne dass dadurch ein Lohnausfall stattfindet, verkürzt worden und beträgt in allen Betriebszweigen 221 Stunden monatlich. Auch die übrigen Bestimmungen über die Arbeitszeit (Vorbereitungs- und Abschlussdienste, Schichtzeit, freie Tage usw.) sind verbessert worden. Bei Arbeit an Wochenfeiertagen erhält das Fahrpersonal von nun ab einen Aufschlag von 50 Prozent, das technische Personal einen solchen von 100 Prozent. Zu erwähnen sind noch die Bestimmungen über die Gewährung von Ruhegeld, die ebenfalls erheblich verbessert wurden. Danach rechnet die neue Pensionskasse bei Arbeitern, welche bisher keiner derartigen Kasse angehörten, die Dienstjahre ohne Beitragsleistung an. Schliesslich erfuhr die Löhne ab 1. April 1929 eine Erhöhung um 3 Pf. pro Stunde für das Fahrpersonal und von 5 Pf. für das technische Personal. Ein einheitliches Lohnabkommen soll aber infolge der Zusammenlegung der bisherigen drei Betriebe erst im Spätjahr getroffen werden.

Der Kampf um die städtischen Strassenbahnen Londons.

Bekanntlich sind im Monat November v. J. dem

innerhalb der Arbeiterbewegung inne hatten, später aber infolge der zersetzenden Theorien einiger Extremisten als Kampforganisationen fast ganz verschwanden, wieder aufzubauen.

Im grossen und ganzen scheinen aber keine grossen Schwierigkeiten mehr zu bestehen für den Aufbau einer mächtigen, über das ganze Land reichenden Organisation, welche alle diese zerstreuten Kräfte sammeln und ihnen den Weg bahnen wird, den wir uns auf Grund der gewerkschaftlichen Methoden, zu denen wir uns bekennen und die wir für die geeignetsten halten, vorgezeichnet haben. Wir hoffen daher, in verhältnismässig kurzer Zeit eine Föderation zu haben, die für die Transportarbeiter Spaniens ein wahres Bollwerk sein wird.

Madrid, 16. Mai 1929.

englischen Parlament Gesetzentwürfe unterbreitet worden unter dem Vorwand, die öffentlichen Transportbetriebe durch Ueberführung des blühenden Londoner Strassenbahnunternehmens in die Hände des Konsortiums für den Betrieb der Autobuslinien und der Hoch- und Untergrundbahn zu koordinieren. Die Arbeiterpartei hat mit allen Mitteln sowohl im Parlament als ausserhalb desselben versucht, eine Ablehnung dieser Vorschläge oder mindestens eine Aenderung des Textes zu erwirken. Da die Konservativen im Parlament die Mehrheit haben, ist ihr dies nicht gelungen und kürzlich sind im Unterhaus nach heftigen Debatten die Vorschläge in dritter Lesung angenommen worden.

Da beschlossen worden ist, die während dieser Legislatur nicht erledigten Gesetzentwürfe dem neuen Parlament zu überweisen, besteht noch die Möglichkeit einer Ablehnung, wengleich über den Text nicht mehr diskutiert wird.

Zusammenarbeit von Strassenbahn und Autobus in Detroit.

Die Abstände der Haltestellen der Strassenbahn in Detroit (V. St.) sind auf verschiedenen Strecken ziemlich gross, sodass mit einer hohen Geschwindigkeit gefahren werden kann. Der Zwischenverkehr wird durch Automobile bewältigt; diese fahren zur Erleichterung des Umstiegens an den Strassenbahn-Halteinseln vor. Wenn die Haltestellen z.B. 770 m. voneinander entfernt sind, beträgt die Fahrgeschwindigkeit 28 km in der Stunde. Um diese Zahl richtig einschätzen zu können, muss man berücksichtigen, dass die Gleise nicht auf eigenem Bahnkörper liegen. Die Lichtsignale, durch welche der Verkehr der Seitenstrassen geregelt wird, werden beim Herannahen der Strassenbahn durch Oberleitungskontakte automatisch auf „Halt“ gestellt. Wir sehen also selbst in der Autostadt Detroit eine Bevorzugung der Strassenbahn.



ENGLAND.

Lohnabkommen für das Kraftfahrpersonal bei den englischen Eisenbahnen.

Für das im Strassenverkehrsdienst der vier grössten englischen Eisenbahngesellschaften beschäftigte Personal ist mit dem Verband der Eisenbahner eine Vereinbarung über die Lohn- und Arbeitsbedingungen getroffen worden, die am 15. April in Kraft trat und auf ein Jahr Gültigkeit hat. Danach beträgt die Arbeitszeit ausschliesslich der Essenspausen 48 Stunden in der Woche bei einem garantierten Tag- und Wochenlohn.

Die wöchentlichen Lohnsätze sind wie folgt:

Gruppe	in		
	Lon- don	Industrie- gegen- den	Land- gegen- den
<i>Omnibusführer:</i>	sh.	sh.	sh.
im öffentlichen Dienst	64	62	58
im privaten Verkehr	60	58	54
<i>Schaffner auf Paket-Kraftwagen:</i>			
bei Benzin- u. Dampftrieb	60	57	53
„ elektrischem Antrieb	56	53	49
<i>Lastkraftwagenführer:</i>			
bei Benzin- u. Dampftrieb	60	57	53
„ elektrischem Antrieb	56	53	49
<i>Omnibusschaffner:</i>	58	54	50

Nach 12monatigem Dienst wird eine Woche-bezahlte Ferien gewährt. Die 48Stundenwoche wird, je nachdem es die Gesellschaft für erforderlich hält, in 6 Schichten eingeteilt. Die 48-Stunden dürfen auch in weniger als 6 Schichten geleistet werden, vorausgesetzt dass dann eine Schicht ausschliesslich der Essenspausen nicht länger als 12 Stunden dauert.

In der Dienstregelung muss eine Ruhezeit von mindestens 9 Stunden zwischen Dienstbeendigung und Dienstantritt vorgesehen werden.

Für die über die regelmässige Arbeitszeit hinaus geleistete Mehrarbeit an Wochentagen.

ist ein 15%iger Zuschlag auf den Lohn zu gewähren. 50% Zuschlag sind zu vergüten bei Arbeit an Sonntagen, Weihnachten und am Karfreitag (oder am 1. und 2. Januar in Schottland), wobei noch gewisse Mindestbestimmungen gelten.

SCHWEIZ.

Streik der Taxichauffeure in St. Gallen.

Die Kraftdroschkenführer der Stadt St. Gallen führen seit mehreren Wochen einen erbitterten Kampf um den Abschluss eines Kollektiv-Vertrages und die Anerkennung der Organisation. Der Streik richtete sich zunächst gegen den Grossbetrieb *Citag A.-G.* Es kam zu einem Vermittlungsvorschlag des Schlichtungsamtes, der von den Arbeitnehmern einstimmig angenommen wurde. Der genannte Grossbetrieb machte dazu eine Reihe von Vorbehalten, auf welche die Arbeiter nicht eingingen. Nun traten auch die Chauffeure der Kleinfirmen an ihre Arbeitgeber heran mit der Bitte, den Vermittlungsvorschlag als Grundlage für einen Kollektivarbeitsvertrag anzuerkennen. Auch diese weigerten sich dazu und die Folge war, dass sich die Chauffeure der Kleinfirmen der Bewegung anschlossen. Mit welcher Schärfe der Kampf geführt wird, zeigt der Umstand, dass sich die Meister unter Führung des Kraftdroschkengrossbetriebes verpflichtet haben — bei einer Konventionalstrafe von Fr. 500.— — keine Vereinbarung mit dem Verband einzugehen; ferner ist jeder Firma bei einer Konventionalstrafe von Fr. 1000.— verboten, einen der im Ausstand stehenden Kollegen innerhalb zwei Jahren wieder einzustellen. Weitere Schlichtungsverhandlungen sind im Gange.

ITALIEN.

Ein neues Verkehrsgesetz.

Das am 1. Februar in Kraft getretene neue Strassenverkehrsgesetz enthält Vorschriften für den gesamten Wagen- und Fussgängerverkehr, die bei Uebertretung mit erheblichen Geld- und Freiheitsstrafen geahndet werden. Künftig ist im ganzen Reich *rechts* zu fahren und links zu überholen. In Krümmungen und unübersichtlichen Strecken ist letzteres aber verboten. Bezüglich des Ueberschreitens von Niveauübergängen wird vorgeschrieben, dass die Führer vorher die Geschwindigkeit herabzusetzen und sich zu vergewissern haben, dass kein Zug in Sicht ist. Von nun ab müssen die Kraftwagen auch mit zwei voneinander unabhängigen Bremsvorrichtungen versehen sein. Ueber die Geschwindigkeit ist im allgemeinen bestimmt, dass sie derart sein muss, dass der Fahrer seinen Wagen stets in der Hand hat. Auf gefährlichen und belebten Strecken ist sie entsprechend zu ermässigen. Nur für schwere Personkraftfahrzeuge mit einem Gewicht von über 4 t. für Lastkraftwagen usw. bestehen besondere Geschwindigkeitsvorschriften.

DEUTSCHLAND.

Ausbildung von Richtern im Kraftfahrwesen.

Die staatliche Polizeischule für Technik und Verkehr in Berlin hat am 26. Februar einen Lehrgang zur kraftfahrtechnischen Ausbildung von Richtern und Staatsanwälten, die dienstlich mit Automobilsachen zu tun haben, eröffnet. An dem Kursus nehmen 15 Richter und Staatsanwälte teil.

Zusammenlegung von Autotransportunternehmen in Grossbritannien.

Kürzlich ist eine neue Gesellschaft, die „Scottish National Omnibus Company“, mit einem Kapital von 4 000 000 Pfund Sterling, gegründet worden. Die Gesellschaft beabsichtigt, sich den gesamten Autobusbetrieb in Nord-England und Schottland anzueignen. Vorerst verfügt sie über einen Park von 300 Wagen.

Die neuerrichtete Gesellschaft soll zur den Anfang einer weit grösseren Konzentrierung darstellen. Gemäss Verlautbarungen beabsichtigt diese Gesellschaft, bis Ende des Jahres noch 8 weitere Gesellschaften zu absorbieren.

SEELEUTE

Wiederherstellung der Einheit in der französischen Seeleutebewegung.

Am 14. und 15. Mai fand in Paris ein ausserordentlicher Kongress der französischen Seeleute statt. Dieser Kongress, dem Vertreter der Föderation der Seeleutegewerkschaften sowie die Föderation der Arbeiter zur See beiwohnten, hat beschlossen, „das gewerkschaftliche Allgemeininteresse über den Richtungs- und Personenstreit“ zu stellen und durch Schaffung einer einzigen, dem französischen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Föderation wieder die Einheit der Bewegung herbeizuführen. Um eine Wiederaufnahme der Beziehungen zu ermöglichen, beschloss der Kongress, den Vorstand der Föderation nicht endgültig anzuweisen, sondern einen vorläufigen geschäftsführenden Ausschuss zu ernennen, der seine Funktion bis zu dem im September d. J. stattfindenden Kongress inne haben wird. Auf diesem Kongress soll dann der Hauptvorstand, sowie ein engerer Vorstand gewählt werden.

Diese Nachricht haben wir mit grosser Genugtuung aufgenommen. Das Zusammengehen der französischen Seeleuteschaft wird zweifellos viel zur Verstärkung der Macht und des Einflusses ihrer Bewegung beitragen.

Sind jetzt die finnischen Seeleute an der Reihe?

Die „skandinavischen“ Reeder haben sich jetzt anscheinend im Seemannsheim in Reval erkundigt, um zu sehen, inwieweit es möglich wäre, eine beträchtliche Anzahl estländischer Seeleute auf ihren Schiffen anzuheuern.

Wenn man diese Nachricht hört, könnte man glauben, es wäre in Skandinavien nun plötzlich ein Mangel an Seeleuten; das ist aber keineswegs der Fall. Im Gegenteil, es sind eine grosse Anzahl Seeleute vorhanden, welche auf Anmusterung warten. Noch weniger besteht in einem der skandinavischen Länder ein Arbeitskonflikt.

Wir glauben, nicht sehr weit vom Ziel zu schiessen, wenn wir annehmen, dass diese im Namen der skandinavischen Reeder erfolgte Nachfrage eigentlich von den finnischen Reedern ausgeht. Das für die finnische Seeschifffahrt gültige Kollektivabkommen läuft am 15. August ab. Der Vertrag ist noch nicht gekündigt worden; wir haben es hier aber offenbar mit einer verschleierte Nachfrage zu tun, um in Erfahrung zu bringen, wieviel Streikbrecher gegebenenfalls angeworben werden können.

Streikende Schiffsoffiziere.

Der Streik der *schwedischen* Kapitäne und Steuerleute wird noch stets fortge-

setzt. Die Organisation fordert für den 2. Steuermann in den 5 niedrigsten Gruppen eine Lohnerhöhung von Kr. 10.— im Monat, von Kr. 12.— in Gruppe 6 und von Kr. 14.— in Gruppe 7. Mit diesen Erhöhungen kämen die Steuerleute auf die selben Löhne, wie sie für Maschinisten gelten. Die Reeder-Vereinigung will jedoch nicht mehr als Kr. 5.— im Monat bewilligen. Ein Teil der Reeder hat jedoch mit den Steuerleuten besondere Verträge abgeschlossen.

Seit dem 7. Mei stehen auch die Maschinisten und Radiotelegraphisten *Lettlands* im Streik. Sie verlangen eine 50%ige Lohnerhöhung sowie eine Erhöhung der Tagegelder von Lats 2,30 auf Lats 4.— (1 Lat = ca. 80 Pf.); Kranken- und Unfallversicherung, einen 14tägigen Urlaub im Jahr sowie den Abschluss eines Kollektivvertrages. Die jetzigen Monatslöhne betragen:

für den 1. Maschinisten	Lats 240.—
„ „ 2. „	„ 190.—
„ „ 3. „	„ 180.—
„ „ Radiotelegraphisten	„ 160.—

Die Reeder sind zu einigen Zugeständnissen bereit, weigern sich aber entschieden, einen Vertrag abzuschliessen. Die Regierung hat sich auf die Seite der Reeder gestellt und ihre Zustimmung dazu gegeben, dass Heizer, Schmierer, Schleppermaschinen und Schüler der zweiten Klasse der Seemannsschule als Maschinisten verwendet werden. Sie hat ferner Ermächtigung zur Herabsetzung der Zahl der Maschinisten auf Seeschiffen von drei auf zwei sowie zur Anheuerung ausländischer Offiziere gegeben.

Die Sozialversicherung für Seeleute in Japan.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1927 hatte das Amt für soziale Angelegenheiten in Japan es übernommen, einen Versicherungsgesetzentwurf für Seeleute auszuarbeiten. Gegen Ende 1928 waren die Arbeiten beendet und konnte der Entwurf einem Sachverständigen-Ausschuss, in welchem auch die japanischen Seeleute einen Vertreter haben, zur Begutachtung unterbreitet werden. Der Ausschuss schlug einige Aenderungen vor, während der japanische Seeleuteverband sich mit dem Gesetzentwurf gar nicht vereinigen konnte und einen neuen Entwurf vorlegte. Dieser Entwurf wich vom Original so sehr ab, dass der Ausschuss ihn nicht gutheissen wollte. Der Vertreter der Seeleute stellte sich auf den Standpunkt: Lieber kein Gesetz als ein völlig unzureichendes. Er verteidigte den Vorschlag seines Verbandes dann auch so überzeugend, dass die Kommission sich entschloss, Abstand davon zu

nehmen. dem Parlament ein Gutachten über den Gesetzentwurf abzugeben. Vorläufig wird also nichts geschehen, denn obschon die japanischen Seeleute ein Versicherungsgesetz für die Seeleute sehnlichst herbeiwünschen, können sie der Annahme des vorliegenden Entwurfes doch nicht beipflichten.

Miese Zeiten!

Die Reederei Wilhelm Wilhelmsen in Oslo ist zur Zeit die grösste der Motorfahrzeuge besitzenden Schiffahrtsunternehmungen. Ihre Flotte besteht aus 35 Motorfahrzeugen von insgesamt 305 000 Tonnen Raumgehalt und 26 Dampfern von 233 000 Tonnen. Die Reederei unterhält 11 nach allen Teilen der Welt gehende Schiffahrtlinien. Einschliesslich der Kapitäne und Offziere beschäftigt die Firma 2 500 Mann.

Der Reingewinn dieser Reederei betrug im letzten Jahre ungefähr 14 Millionen Kronen. 2 500 Mann ist es also gelungen, für dieses Unternehmen einen Reingewinn von 14 Millionen zusammenzutragen; es entfallen demnach auf eine Person, vom Kapitän bis zum Schiffsjungen, Kr. 5 600. Mit diesem Betrag hat es aber nicht sein Bewenden. Bei Berücksichtigung der Ausgaben für Unterhaltung, Verproviantierung, Bebunkerung etc. und alles was damit zusammenhängt, der Bürunkosten des Reeders, der Steuern, Abschreibungen etc. käme man auf eine unwahrscheinlich grosse Summe.

5 600 Kronen pro Mann. Das bedeutet, dass die Reederei 300% mehr gewinnt als der Betrag ausmacht, den sie für die Heuer eines Matrosen verausgabt, nicht zu reden vom Schiffsjungen, der sich rühmen kann, seinem Arbeitgeber 1 333% seiner Heuer einzubringen. Wenn es jemandem einfiele, Geld zu einem solchen Zinsfuss auszuleihen, würde es nicht lange dauern, bis das Gericht auf Grund des Wuchergesetzes einschreiten würde. Aber gerade das ist der Unterschied zwischen dem Geld und den Menschen.

Und dennoch gibt es Leute, die von unverschämten Seeleuten zu sprechen wagen, wenn diese sich getrauen, einige Kronen Aufbesserung pro Monat, anständige Unterkunftsverhältnisse und eine kürzere Arbeitszeit zu verlangen. Ja, es herrschen doch miese Zeiten heutzutage!

Die finnischen Seeleute und Heizer blockieren noch 4 Schiffe.

Bekanntlich hat der finnische Verband der Seeleute und Heizer vergangenen Sommer 17 Dampfer blockiert, deren Eigner abgelehnt haben, einen Kollektivvertrag mit der Organisation abzuschliessen. Seither ist eine Vereinbarung für 13 Schiffe getroffen worden, sodass nur noch folgende vier Schiffe blockiert werden: „Nina“ und „Greta“ aus Lovisa, „Thunbury“ aus Mariehamn und „Aksel“ aus Raumo.

Binnenschiffahrt

Neues Kollektivabkommen für die schwedische Binnenschiffahrt.

Der schwedische Seemannsverband hat mit der Vereinigung der Reeder in der Binnenschiffahrt einen neuen Arbeitsvertrag geschlossen, der beträchtliche Verbesserungen vorsieht. Es sind fünf Tarife mit folgenden Sätzen vereinbart worden:

Tarif 1, gültig für die auf den Seen und Kanälen von Jöta und Trollhätta fahrenden Frachtschiffe.

	im Monat
Matrose (Anfänger)	Kr. 75.—
„ (bei ähnlichem Dienst, nach 12 Monaten)	115.—
Steuermann	135.—
1. Heizer	130.—
2. „	85.—

Tarif 2, gültig für Personenzfahrzeuge auf dem Göta-älv.

Matrose (Anfänger)	100.—
„ (bei ähnlichem Dienst, nach 12 Monaten)	130.—
Steuermann	145.—
Heizer	130.—
Heizer (bei ähnlichem Dienst, nach 12 Monaten)	145.—

Tarif 3, gültig für die auf dem Dalslands-Kanal fahrenden Schiffe.

Matrose	100.—
Heizer	100.—
Leichterführer	200.—

Tarif 4, gültig für die Leichter der „Norra Bergslags Järnvägs A. B.“

Leichterschiffer	220.—
Leichterführer	205.—

Tarif 5, gültig für die Fahrzeuge der Reedereigesellschaft Mälaren-Göteborg.

Matrose	75.—
Matrose (bei ähnlichem Dienst, nach 8 Monaten)	90.—
Matrose (bei ähnlichem Dienst, nach 12 Monaten)	115.—
Steuermann auf Kanalschiffen	120.—
Steuermann	140.—
1. Heizer	130.—
2. „ (Anfänger)	75.—
2. „ (bei ähnlichem Dienst, nach 8 Monaten)	90.—
2. „ (bei ähnlichem Dienst, nach 12 Monaten)	115.—

Die Zahl der Deckmatrosen, welche die niedrigste Heuer erhalten, darf einen Mann je Boot nicht übersteigen. Die Schmierer auf einem Motorschiff sowie ein Heizer, der den Dienst allein tun muss, werden wie der erste Heizer bezahlt. Ausser auf die Barlöhne hat die Mannschaft Anspruch auf freie Verpflegung, die Leichterführer, für welche die Spezialtarife 3 und 4 abgeschlossen wurden, ausgenommen. Wird ein Seemann krank oder verunglückt er während der Arbeit, so geht die Krankenhausverpflegung zu Lasten des Reeders. Erfolgt keine Krankenhausverpflegung, so stehen dem Betreffenden 4 Kr. Krankengeld im Tag zu.

Der neue Vertrag gilt vom 1. Februar 1929 bis 31. Januar 1931 und jeweils auf ein weiteres Jahr, falls er nicht einen Monat vor Ablauf schriftlich gekündigt wird.

Kündigung des Kollektivvertrages in der Rheinschiffahrt.

Die beteiligten Organisationen haben den für die Rheinschiffahrt gültigen Kollektivvertrag zwecks Erlangung einer Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen gekündigt. Einzelheiten über die gestellten Forderungen sind uns im Augenblick nicht bekannt. Die Arbeitgeber haben erklärt, dass keinerlei Lohnerhöhungen, selbst unter Berücksichtigung der augenblicklichen Frachtenlage, von der Rheinschiffahrt getragen werden können. Der Vertrag läuft am 30. Juni 1929 ab.



Ein fachmännisches Urteil über Esperanto.

„Als Professor der französischen und englischen Sprache, der nicht nur Grammatiken in beiden Sprachen in Versen zur Erleichterung des Lernens geschrieben, sondern der auch sonst viel vergleichende Philologie getrieben hat und eine Reihe solcher Studien veröffentlichte, muss ich gestehen, lange Jahre ein Vorurteil gegen die Kunstsprache gehegt zu haben.

Durch politische Betätigung aber wurde ich mit vielen Arbeiter-Esperantisten bekannt, und der in Wien abgehaltene Esperantistenkongress, der so grossartig ausgefallen war, bewog mich, mich mit dieser Frage zu befassen. Und so habe ich Esperanto studiert, und ich darf es wohl sagen, in einem Zeitraum von einer Woche den ganzen grammatischen Stoff mit vielen Vokabeln in mich aufgenommen, so dass ich nun Arbeiter-Esperantistenzeitungen lesen kann, ohne ein Wörterbuch besitzen zu brauchen. Ich muss gestehen, dass alle meine Vorurteile geschwunden sind, dass alle grammatischen Funktionen aller anderen Sprachen spielend leicht und erkennbar in dem Sprachschatz des Esperanto enthalten sind und dass sogar das stattfindet, was ich früher am meisten bezweifelte: die Fortbildbarkeit der Sprache. Durch eine gute Methode einerseits des Lehrers, andererseits durch konsequenten Fleiss des Lernenden ist Esperanto spielend leicht zu erlernen und kann unzählig Wertvolles zum Ideale der Völkerverständigung beitragen. So bin ich tatsächlich aus einem Paulus zu einem Saulus geworden und werde für Esperanto überall gern einstehen.“

Dr. R. Plöhn.

(„Der Eisenbahner“ — Tschechoslowakei).

Ausbreitung des Esperanto.

Dem „Heroldo de Esperanto“ vom 24. Mai zufolge hat das japanische Parlament einen Antrag angenommen, wodurch Esperanto offiziell in den Volks- und Mittelschulen eingeführt und das Japanische Esperanto-Institut finanziell unterstützt wird.

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

Die Arbeiter-Esperantisten-Organisationen in den verschiedenen Ländern sind bereit, den angeschlossenen Verbänden bei der Ausführung der 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 226, Amsterdam-O.

Polen: Marszalkowska St., Warschau.

Schweiz: 117, Rue de Bagnolet, Paris XX.