



ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

Die Mitgliederzahl der I. T. F.

Auf Grund der Formulare über den Mitgliederstand unserer Verbände, die jetzt, von einigen bedauernswerten Ausnahmen abgesehen, ausgefüllt zurückgesandt wurden, betrug deren Mitgliederzahl und damit diejenige der I. T. F. am 1. Januar d. J. 2 114 313. Das bedeutet im Vergleich zum vorigen Jahre eine Zunahme von 89 616 Mitgliedern.

Die Zahl der angeschlossenen Verbände betrug 81 in 32 Ländern. Die aussereuropäischen Länder sind: Argentinien, Brasilien, Kanada, Britisch-Indien, Holländisch-Indien, Palästina und Australien.

Die 3 Hauptgruppen der I. T. F. zählten am 1. Januar d. J.:

Eisenbahnpersonal	1 216 851	= 57,55 %	(1 197 251 im Vorjahre)
Seeleute	99 342	= 4,70 %	(71 838 " ")
Transportarbeiter	798 120	= 37,75 %	(755 608 " ")

Zu dem Mitgliedererwerb der Eisenbahnersektion haben hauptsächlich beigetragen: Deutschland mit 9 632, Frankreich mit 9 405, Argentinien mit 4 857 und Spanien mit 4 000 Mitgliedern.

Die Verstärkung der Seeleutegruppe ist vor allem auf den Anschluss der Organisationen in Britisch-Indien (Bombay) mit 18 702 Mitgliedern, Frankreich mit 5 000 Mitgliedern und Dänemark mit 3 200 Mitgliedern zurückzuführen.

Zu dem übrigen Zuwachs an Transportarbeitern steuerte Deutschland mit 34 063, England mit 12 900, Spanien mit 5 000 und Schweden mit 4 153 Mitgliedern bei, d. s. insgesamt 56 116 neue Mitglieder aus den sonstigen Gruppen. Auf die junge, aber an Umfang und ökonomischer Bedeutung schnell zunehmende Gruppe der Kraftfahrer entfällt der Löwenanteil an diesem Zuwachs mit 30 967. Im verflossenen Jahre steigerte sich die Mitgliederzahl dieser Sektion von 110 475 auf 141 342.

Es bestehen auch günstige Aussichten für eine weitere Zunahme unseres Mitgliederstandes im Jahre 1929. Die Organisation des deutschen Eisenbahnpersonals hatte am 1. Juni d. J. bereits eine Mitgliederzahl von 250 122 im Vergleich zu 243 000 am 1. Januar zu verzeichnen. Auch die englischen Verbände, sowohl die allgemeine Eisenbahner-Organisation, wie diejenige des Büropersonals, haben nach dem infolge des Generalstreiks vom Jahre 1926 erlittenen Rückschlag, nach der notwendig gewordenen Beitragserhöhung und nach dem Personalabbau jetzt wieder einen bedeutenden Zuwachs an Mitgliedern zu buchen. Auf Grund der von ihr veröffentlichten Zahlen nimmt auch sie beständig an Stärke zu.

Das selbe kann vom Deutschen Verkehrsbund gesagt werden, u. z. hauptsächlich von dessen Reichsabteilung für Kraftfahrer, die von 37 481 Mitgliedern am 1. Januar 1928 und 45 354 am 1. Januar 1929 auf ihren jetzigen Stand von ca. 60 000 gestiegen ist.

Die im laufenden Jahre erfolgten Anschlüsse des neugegründeten Eisenbahnverbandes Rumäniens, des Seeleuteverbandes Estlands und der Gewerkschaft polnischer Lokomotivführer, sowie die bereits vorliegenden Pläne für eine intensive Propaganda ausserhalb Europas — u. a. soll eine Delegation zunächst nach Asien entsandt und in den verschiedenen Weltteilen Zweigsekretariate der I. T. F. errichtet werden — lassen eine weitere, beträchtliche Ausbreitung und Verstärkung der I. T. F. in der kommenden Zeit erhoffen.

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

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

INHALT:

Die Mitgliederzahl der I.T.F.	89
Die Gewerkschaftsbewegung in Finnland	90
Gewerkschaftlicher Zusammenschluss in Deutschland	90
Mitteilungen des Sekretariats	90
Das Jahrbuch des Deutschen Verkehrsbundes	91
Eisenbahner:	
Bei den Eisenbahnern Rumäniens	91
Bei den bulgarischen Eisenbahnern	92
Tarifvertrag für die argentinischen Streckenarbeiter	92
Transportarbeiter:	
Internationale Regelung zum Schutze der Hafendarbeiter	93
Die Entwicklung der Hafendarbeit in Antwerpen (V)	94
Lohnerhöhung für die Docker von Ymuiden (Holland)	94
Strassenbahnen:	
Neuer Kollektivvertrag für das Wiener Strassenbahnpersonal	94
Sonstige Notizen	95
Kraftfahrt:	
Internationale Konferenz der Berufskraftfahrer	95
Seeleute:	
Schiffssicherheitskonferenz	96
Esperanto	96

Die Gewerkschaftsbewegung in Finnland.

Von K. E. CHRISTIANSSON.

I.

Finnland ist ein kleines Land von 3 1/2 Millionen Einwohnern mit einer verhältnismässig noch jungen Gewerkschaftsbewegung. Durch seine geographische Lage ist Finnland ein Nachbar jenes Russlands, das nunmehr der Vergangenheit angehört. Vor dem Jahre 1808 gehörte Finnland zum Skandinavischen Staatenverband und sein politisches und soziales Leben war mit demjenigen des grössten dieser Staaten, Schweden, aufs engste verbunden. Nach einer skandinavischen Periode von etwa 700 Jahren geriet Finnland in einen über 100 Jahre währenden zaristischen Wirbel. Seine Gesetze und seine soziale Struktur erhielt es von Schweden: das soziale Erwachen der finnischen Arbeiterklasse datiert aber erst aus den „ruhmreichen Tagen“ der zaristischen Oberherrschaft, d. h. aus dem letzten Jahrzehnt des zaristischen Regimes, wo in Finnland Russifizierungspolitik getrieben wurde. Das Verdienst, zu jenem historischen Zeitpunkt die schlafenden Arbeitermassen erweckt zu haben, fällt nicht der Bourgeoisie zu, deren Vorrechte durch das in der Staatsversammlung verkörperte parlamentarische System gewahrt wurden. Sie wollte nicht mithelfen, um einige Verbesserungen für die Arbeiter zu erlangen. Beim Einfall der Russen ins Land war die Arbeiterklasse vollständig rechtlos; sie hatte weder ein Wahlrecht, noch konnte sie am kommunalen und staatlichen Leben teilnehmen. Sie war zwischen die zaristische Regierung und die Bourgeoisie eingeklemmt, die, von den Herrschern in Russland unterstützt, eifrig darüberechte, dass die vom westlichen Europa, besonders aus Deutschland und Schweden, eindringenden sozialistischen Ideen nicht bis zu den finnischen Arbeitern vordrängen.

Die wirtschaftliche und politische Entwicklung des Landes, besonders aber die bedeutenden Umwälzungen im russischen Staatswesen beschleunigten die Entstehung der Gewerkschaftsbewegung in Finnland. Die organisatorische Rüstung war gewissermassen fertig, als im Jahre 1905 die erste revolutionäre Welle über das zaristische Russland ging. Gewiss war Finnland in jenem ereignisreichen Jahre und dem ihr folgenden Jahre nur ein kleines, mit sozialistischen Körnern besätes Feld; doch die Ernte war reich. Sowohl auf politischem, als auf gewerkschaftlichem Gebiet hat die finnische Arbeiterbewegung ihr Tempo beschleunigt. Das ehemalige bürgerliche Parlament wurde durch die damals über das Land streichende soziale Hitzwelle über den Haufen geworfen. Die Arbeiter erlangten das allgemeine Wahlrecht, das

Recht der beruflichen Vereinigung und die Pressefreiheit. Mit ungestümer Gewalt erwachte das Klassenbewusstsein; in unglaublich kurzer Zeit eroberte die Arbeiterschaft eine Stellung nach der andern. Während sie im bisherigen Parlament nicht vertreten waren (nur in einer Session hatten sie einmal einen Vertreter), rückten nun die Arbeiter in den aus *einer einzigen Kammer* bestehenden Reichstag ein. Nach einigen tastenden Versuchen bildeten sie dort die einflussreichste, am eifrigsten soziale Verbesserungen erstrebende Partei. Die gewerkschaftlichen Organisationen folgten dem politischen Erwachen, wenn auch nicht mit dem gleichen Anlauf, so doch mit sicheren Schritten.

Nach 1905 hat die finnische Gewerkschaftsbewegung einen starken Aufschwung zu verzeichnen. In jeder auch nur einigermaßen bedeutenden Stadt wurde eine sozialistische Zeitung gegründet. Diese Arbeit hatte zum Ergebnis, dass im Jahre 1917 die Sozialisten im Reichstag die Mehrheit eroberten. Die Gewerkschaften schlossen sich in der Landeszentrale zusammen, die mit ihren 160 000 Mitgliedern eine bedeutende Rolle spielte.

Ein starker Strom neuer Ideen durchflutete das Land. Sich auf ihre Mehrheit in der Regierung stützend, zogen die Arbeiter die höchste Regierungsmacht an sich, d. h. sie bildeten einen Senat; an die Spitze der Regierung stellten sie den Vorsitzenden der Gewerkschaftszentrale. Die Regierung war eine Koalitionsregierung, in der die Arbeiter die Mehrheit hatten, wenn der russische Generalgouverneur nicht anwesend war.

Neue Aufgaben wurden in Angriff genommen: der Achtstundentag, der Schutz der gewerblichen Arbeiter, das Stimmrecht bei Gemeindewahlen usw. Die Bourgeoisie war trauriger Zeuge dieses Angriffes auf ihre Hauptprivilegien in der kapitalistischen Gesellschaft.

Dann kam der Weltkrieg. Der russische Koloss wurde in seinen Grundfesten erschüttert und schliesslich brach er auch zusammen. Streitigkeiten und schwere Meinungsverschiedenheiten entstanden zwischen der finnischen Arbeiterschaft und den bürgerlichen Parteien. Die kurze Regierung Kerenskis mit allen ihren Folgen für Finnland kam ans Ruder. Es gelang den Bürgerlichen, eine menschenwristische Regierung zu bilden und das Parlament mit der Mehrheit der Arbeiter aufzulösen. Nach Auffassung der Arbeiter sollte nach der Absetzung des russischen Kaisers die höchste Macht in die Hände der vom finnischen Volk gewählten Vertreter fallen. So dachte aber die Bourgeoisie, die der provisorischen, sog. revolutionären Regierung von Petrograd anhing, nicht. Der finnische Reichstag lehnte die Anerkennung dieser Regierung ab und wurde mit Hilfe russischen Militärs aufgelöst.

Der Riese war geschlagen und die Bourgeoisie errichtete ihre Barrikaden. Nach den neuen Wahlen bekamen die Arbeiter nur 98 von den 200 Parlamentssitzen. Es brach eine Wirtschaftskrise aus, schlimme Arbeitslosigkeit und Lebensmittelnot herrschte. Am politischen Horizont zogen düstere Wolken herauf und man ahnte, dass etwas geschehen wird. Im Januar 1928 brach denn auch der Bürgerkrieg aus, der bekanntlich mit einer blutigen Niederlage der Arbeiter endigte. Das war aber noch nicht alles: das Land war zerstört und ein Wirtschaftsleben unmöglich gemacht. Die finnische Bourgeoisie trifft nun alle möglichen Massnahmen, um jeglichen Versuch zur Errichtung einer gewerkschaftlichen oder politischen Bewegung im Keime zu ersticken. Die denkwürdigen Kämpfe vom Jahre 1919 haben die gesamte Arbeiterbewegung zugrunde gerichtet, sodass 1919 von vorn angefangen werden musste.

Der Entwicklungsgang der Bewegung seit jenem Beginn bildet ein Kapitel für sich, dem wir diesen kurzen Rückblick auf die Vergangenheit vorausschicken wollten, um das Verständnis für die jetzige finnische Gewerkschaftsbewegung zu erleichtern.

Gewerkschaftlicher Zusammenschluss in Deutschland.

Wir stehen in Deutschland vor einem grossen Zusammenschluss. Seit Jahren werden Verhandlungen geführt zwischen dem Deutschen Verkehrsbund, dem Verbands der Gemeinde- und Staatsarbeiter, dem Verbands der Gärtner und Gärtnerarbeiter und dem Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands mit dem Endziel, eine einheitliche Organisation zu schaffen.

Die Verhandlungen sind nun so weit gediehen, dass die drei ersten der genannten vier Organisationen beschlossen haben, im Oktober d. J. ihre Selbständigkeit zugunsten einer Einheitsorganisation aufzugeben. Die Eisenbahner haben sich dazu noch nicht entschliessen können.

Die neue Organisation wird sechs Reichsabteilungen umfassen, und zwar:

- a) für Gemeindebetriebe und Verwaltungen,
- b) für Reichs- und Staatsbetriebe und Verwaltungen,
- c) für Handels-, Transport-, Kraftverkehr- und diverse Betriebe,
- d) für Strassen-, Klein-, Hafen-, Werksbahnen usw.,
- e) für Post und Telegraphie,
- f) für Schifffahrt, Fischerei, Lotsenwesen, Hafenbetriebe, Wasserbau, usw.

Um dem bisherigen Rahmen der Verbände einigermaßen zu entsprechen, wurden zunächst Uebergangsverhältnisse geschaffen. Der Vorstand setzt sich paritätisch zusammen; auch in den Statuten der neuen Organisation ist die Parität der Verbände anerkannt.

Die sich verschmelzenden drei Verbände sind zusammen 700 000 Mitglieder stark.

Mitteilungen des Sekretariats.

Neue Anschlüsse.

Die Westmaalline Meremeeste Lilt (Estländische Seeleute) mit 554 Mitgliedern.

Eingegangene Beiträge.

Von den Eisenbahnern in Niederländisch-Indien für 1929 fl. 75.—

Das Jahrbuch des Deutschen Verkehrsbundes.

Das Problem der Propaganda nimmt beständig die Aufmerksamkeit fast aller Gewerkschaften in Anspruch. Nicht nur die Geschäftsführer des Verbandes müssen für den geistigen Kampf gewappnet sein. Die Gewerkschaft hat auch ein Heer fast verborgener Wortträger: ihre Propagandisten in den Betrieben, die auf der Arbeitsstätte für den Verband werben und wirken.

Es ist oft recht schwierig, diesen Leuten das zur Hand zu stellen, was sie für ihre eigene Unterrichtung, die Unterrichtung der organisierten und die Belehrung der nicht- oder verkehrtsorganisierten Arbeitskollegen brauchen. Notwendig ist, dass sie im engen und engsten Arbeits- und Organisationsgebiet zu Hause sind, darüber hinaus aber die Vorgänge in der eigenen Industrie, in den verwandten Gewerben und in der Wirtschaft des Landes — und der Welt — mit den eigenen Erfahrungen in logischen Zusammenhang bringen können, dass sie mehr oder weniger lokalisierte gewerkschaftliche Probleme erfassen, ohne Verwicklungen mit Organisationsfragen nationalen und internationalen Charakters des eigenen Berufes und der gesamten Arbeiterklasse zu übersehen. Die Werbetätigkeit der kleinen Vertrauensleute und rührigen Mitglieder stösst sehr oft auf politische Argumente und noch öfter auf politischen Unsinn.

Dem Deutschen Verkehrsbund ist es gelungen die vielseitigen Schwierigkeiten dieses Problems zu meistern. Umfangreich und doch nicht überladen, gründlich aber nicht gelehrt und kompliziert ist die Propagandawaffe, welche diese Organisation ihren Wortträgern mit dem Jahrbuch 1928 an die Hand gibt.

Der erste Teil widmet der Politik einige Seiten, gibt einen kurzen Ueberblick über die soziale Lage der deutschen Arbeiterschaft, den Konjunkturverlauf, die Kapitalversorgung der deutschen Wirtschaft, die Reparationsfrage, die deutsche Handels- und Zollpolitik. Eingehender wird die Entwicklung des gesamten Verkehrswezens besprochen. Ein ganzes Fünftel des 200 Seiten starken Buches ist der Erörterung der sozialpolitischen Tagesfragen gewidmet.

Der zweite Teil des Buches gilt der Entwicklung und Tätigkeit des Bundes und ist mit reichlichem Zahlenmaterial versehen. 64.403 Versammlungen und Sitzungen, 5.372 Rechtsschutzanträge, 4.338 Prozesse, 1.867 Lohnbewegungen, Streiks und Aussperrungen in 50.493 Betrieben mit einer Gesamtbelegschaft von 612.372 Personen, wovon 385.765 der Organisation angehören, 956 Tarifverträge in 44.546 Unternehmen mit 535.604 Arbeitnehmern, von denen 330.314 der Organisation angehören! Aus diesen Ziffern kann nicht nur ein denkender Arbeiter etwas lernen.

1920 zählte die Organisation 578.357 Mitglieder. Zu Beginn des wirtschaftlichen und politischen Wiederaufbaus Deutschlands, 1924, waren noch etwas weniger als die Hälfte, nämlich 274.275 Mitglieder geblieben. Mit 1924 begann auch der Wiederaufbau der Organisation. Im Lauf der vier folgenden Jahre ist der Mitgliederbestand mit 116.000 gestiegen.

Von den Finanzen sei nur gesagt, dass die ordentlichen Beiträge die Summe von 15 580 495 RM aufbrachten, wovon

für Krankenunterstützung	9.4%
„ Arbeitslosenunterstützung	5.5%
„ Streik- und Gemassregelungenunterstützung	15.5%
„ Unterstützung in Notfällen	1.5%
„ Unterstützung in Todesfällen	1.6%
„ Rechtsschutz	1.7%
zusammen	35.2%
verausgabt wurden.	

Das Jahrbuch, das mit vielen interessanten graphischen Darstellungen versehen und typographisch sehr gut ausgestattet ist, bietet eine Fülle aktuellen Propagandamaterials.



Bei den Eisenbahnern Rumäniens.

1920 wurde in Rumänien ein Generalstreik der Eisenbahner geführt. Dieser Angriff ist aber den Eisenbahnern teuer zu stehen gekommen, nachdem die Regierung Avarescu der brutalen Gewalt des Militarismus die Zügel hat schiessen lassen. Auf hunderte von Gefangenen hat es Hiebe auf Hiebe geregnet. Die gewerkschaftliche Organisation wurde zerstört und um sie an ihrem Wiederaufkommen zu verhindern, wurden die Werkstätten und Güterschuppen unter Aufsicht der Bajonette gestellt.

Die Jahre 1920 bis 1929 werden in der Geschichte der rumänischen Eisenbahnerbewegung als 9 Jahre der Tyrannei eingetragenen bleiben. Ein Bild darüber kann man sich aus dem äusserst strengen Strafverfahren machen. Geldbussen werden sehr oft und wegen der geringsten Verstösse verhängt. Sie machen sehr leicht 1000, ja selbst 2000 Lei *) im Monat aus. Was dies zu besagen hat, geht daraus hervor, dass ein Lokomotivführer nach 25 Dienstjahren im Monat ungefähr 7000 Lei verdient. Es wurden Geldstrafen bis zu 100 000 Lei auferlegt!

Zu dieser Brutalität — denn mehr als ein Bediensteter ist körperlich misshandelt worden — tritt noch die Ironie! Um bei der Auferlegung der Strafen „Gerechtigkeit“ zu verbürgen, ist ein besonderer Disziplinarrat geschaffen worden.

Um die Arbeitsbedingungen ist es ähnlich bestellt. Trotz Ratifikation des Washingtoner Abkommens über den Achtstundentag durch Rumänien beträgt der Arbeitstag der Streckenarbeiter noch stets 10 Stunden. Im Fahrdienst sollen auf 12 Stunden Arbeit 24 Stunden Freizeit entfallen; das ist aber nur Theorie und der Raubbau ist derart, dass die Arbeitskräfte des Personals schon frühzeitig verbraucht sind. Die Erkrankungsfälle sind besonders unter den Lokomotivführern sehr häufig; von 2 875 Führern sind nicht weniger als ca. 700 wegen Krankheit dienstabwesend.

Die Leistungs- und Einsparungs-Prämien machen 70 bis 80% des Gesamteinkommens einer grossen Anzahl Bediensteten aus. Das Prämiensystem ist derart kompliziert, dass es zu allen möglichen Missbräuchen und einer Vetternwirtschaft ohnegleichen Raum lässt. Damit aber nicht genug. In Form von Prämien werden auch laufende Belohnungen, „Sonderprämien“ und „Auszeichnungsprämien“ genannt, ausgeteilt. Unter dem Vorwand, die Eisenbahner verdienen „ungeheure“ Prämien, werden ihnen Verbesserungen, die den

übrigen Beamten vor kurzem zugesprochen wurden, vorenthalten.

Die Gehälter setzen sich aus einem festen Bestandteil und einem Teuerungszuschlag zusammen. Ersterer macht aber vom Gesamteinkommen nur den 5., 6. oder 7. Teil aus. Und die Pensionen werden ohne Berücksichtigung der Teuerungszulage festgesetzt.

Auch in bezug auf die sonstigen Rechtsverhältnisse des Personals liegt es sehr im argen. Wenn ein Lokomotivführer, ein Aufseher im Verladendienst oder ein Rangiermeister stirbt oder pensioniert wird, so übernimmt ein Heizer die Stelle des Führers, ein Putzer diejenige des Heizers, ein Güterbodenarbeiter übernimmt die Leitung des Verladendienstes und ein Kuppler den Posten des Rangiermeisters, ohne dafür auch nur einen Heller mehr zu bekommen. Wo man hinsieht, gibt es eine Unmenge „aushilfsweise“ beschäftigter Arbeiter mit einer Dienstzeit von 10 bis 15 Jahren. Weil ihr Dienstverhältnis nur vorübergehend ist, können sie ohne jegliches Berufungsrecht gegen Massregelung durch hohe oder weniger hohe Vorgesetzte, entlassen werden.

Die grossen Gewaltherrscher sind aus ihren Ministersesseln verdrängt worden, im Verwaltungsapparat der Eisenbahnen findet man aber noch überall ihre Kreaturen. Wenn auch der Regierungswechsel die Freiheit der beruflichen Vereinigung und damit die Möglichkeit eines Wiederaufbaues der Eisenbahnergewerkschaft gebracht hat, so ging er keineswegs gepaart mit einer Aenderung in der geistigen Einstellung der Despoten.

Die 130 000 rumänischen Eisenbahner stehen erst am Anfange ihres Kampfes. Und nur ein kleiner aber kampffähiger Trupp hat durch Veranstaltung des Gründungskongresses des Eisenbahnerverbandes Rumäniens, der am 16. und 17. Juni d. J. in Bukarest tagte, das Feuer eröffnet. Der Name des Verbandes: „Allgemeiner Verband der Gewerkschaften und Gruppen der Eisenbahner Rumäniens“ deutet an, dass sich sogar während der Schreckensherrschaft der Bratianu Gruppen erhalten oder gebildet haben und den Gedanken der gewerkschaftlichen Organisation am Leben erhielten.

Die 44 Delegierten und Vertreter dieser gemischten Masse rumänischer Eisenbahner — teils ehemalige Oesterreicher, Ungarn und Russen — haben ihre Zeit nicht mit nichtigen Worten vergeudet. Sie haben die Mittel erwogen, mit wel-

chen sie ein Ziel verwirklichen können, das Ziel, eine mächtige Organisation zu schaffen. Kollege Mirescu, Sekretär und Delegierter des rumänischen Gewerkschaftsbundes, der auf einigen Tagungen des Kongresses den Vorsitz führte, überbrachte dem Kongresse die Antwort der Regierung auf eine Forderung, die er im Parlament vertreten hat. Dieselbe lautete: „Es ist nicht möglich, dem Personal einen Sitz im Verwaltungsrat der Eisenbahnen einzuräumen, weil dasselbe nicht organisiert ist“. Der Kongress hat Mirescu versprochen, dieses Argument der Regierung in kurzer Zeit zu entkräften.

Die Kongressteilnehmer erhielten zahlreiche Anregungen. Die Gewerkschaft der Transportarbeiter Rumäniens und die alte, wetterfeste Organisation der Lokomotivführer, die unter Leitung des Kollegen Filipescu steht, haben der neuen Eisenbahnergewerkschaft angeboten, sie mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln bei der Organisationsarbeit zu unterstützen. Die Eisenbahnerverbände Grossbritanniens, Schwedens, der Schweiz und Finnlands haben an den Kongress Briefe gerichtet, worin sie ihre Freude über den Wiederaufbau der rumänischen Gewerkschaftsbewegung zum Ausdruck brachten. Die Eisenbahner Oesterreichs, Polens, Bulgariens, der Tschechoslowakei und Jugoslawiens haben zu dem Kongress Delegierte entsandt, um dort die begeisternden Worte des Vertreters der I.T.F., der gleichzeitig die Verbände Hollands und Deutschlands vertrat, zu unterstreichen.

Das Forderungsprogramm der neuen Organisation kann in wenigen Worten zusammengefasst werden: Schafft Ordnung! Ordnung in der Besetzung freierwerdender Stellen, Ordnung im Prämien- und Stückerbeitsystem, Ordnung in der Arbeitszeit, Ordnung im Disziplinarwesen, Ordnung in der Sozialversicherung. Die Lohn- und Gehaltsätze sind neu zu regeln, ferner die von den Eisenbahnern in den annektierten Gebieten bei den alten ungarischen, österreichischen und russischen Verwaltungen erworbenen Rechte — kurz, alles ist noch zu tun und unsere rumänischen Kameraden haben sich mit mustergültigem Eifer und vorbildlicher Energie an die Arbeit gemacht.

*) 10 Lei = ca. 25 Pf.

Bei den bulgarischen Eisenbahnern.

Der Streik der 25 000 Tabakarbeiter bildete den Auftakt zu anderen Lohnbewegungen. Die Transportarbeiter, vor allem aber die Eisenbahner, sind auf den Kampfplatz getreten. Die bulgarische Eisenbahnverwaltung, die wie die deutsche autonom und für ein durch den Völkerbund erhaltenes Darlehen verpfändet ist, hat in ihrem ersten Voranschlag Beträge zur Verbesserung der Lage der höheren Beamten ausgeworfen.

Dies hat die Gemüter umso mehr erregt, weil diese Einkommenserhöhung auf einem Umwege, u. z. durch eine Verdoppelung der sog. Dienstzulagen vorgenommen wurde und der Eisenbahnminister

Forderungen des Eisenbahnerverbandes abgelehnt hat mit der Ausflucht, dass zuerst eine Erhöhung der Tarifsätze eingeführt werden müsse, bevor Massnahmen zugunsten des Personals getroffen werden könnten. Darauf wurde über das ganze Land eine Protestbewegung eingeleitet, in die auch die Masse der Unorganisierten hineingezogen wurde.

Diese Bewegung hat zu zwei Resultaten geführt: zu einer geringen Verbesserung für das Lokomotivpersonal und zu einer Auszahlung der Prämienrückstände an das Werkstätten- und Güterschuppenpersonal. Damit hat aber die gewerkschaftliche Agitation nicht aufgehört. Sie fusst auf einem unmittelbaren Forderungsprogramm. Der Verband kämpft für die Aufbesserung der Löhne und Gehälter; bis sich Gelegenheit zu einer endgültigen Regelung bietet, fordert er eine Teuerungszulage. Die eigentlichen Arbeitsbedingungen werden noch verschlechtert durch ein upzulängliches Prämienystem, durch eine verfehlte

Tarifvertrag für die argentinischen Streckenarbeiter.

Dem argentinischen Eisenbahner-Verband ist es gelungen, der Reihe von Erfolgen der letzten 3 oder 4 Jahre einen weiteren Erfolg hinzuzufügen durch den Abschluss eines Tarifvertrages für die Streckenarbeiter. Der Vertrag sichert den 6000 Arbeitern der verschiedenen Eisenbahnen ein ständiges Arbeitsverhältnis. Versuchsweise ist der Vertrag für ein Jahr abgeschlossen worden (am 20 März 1929), nach dessen Ablauf ein endgültiger Vertrag aufgestellt wird.

Während dieser Versuchsperiode werden die Gesellschaften eine Auslese im Personal vornehmen. Unter den endgültigen Vertrag fallen bereits im Dienst befindliche und zu den ständigen Rotten gehörende Arbeiter, unter Ausschluss der Rottenführer und Bahnmeister. Für die Ueberführung in das ständige Arbeitsverhältnis müssen die Bewerber mindestens 18 und nicht mehr als 35 Jahre alt sein. Die Altersgrenze kann für jedes bei argentinischen Eisenbahnen geleistete Dienstjahr um eins erhöht werden bis zur Höchstgrenze von 45 Jahren. Die Bewerber müssen sich einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, Identitätspapiere und Führungszeugnisse vorlegen, nachweisen, dass sie genügend spanisch verstehen, um Befehle entgegenzunehmen und wenigstens 6 Monate ununterbrochen bei derselben Gesellschaft und zur Zufriedenheit ihrer Vorgesetzten gearbeitet haben.

Wenn die Eisenbahngesellschaften zeitweilig Aushilfskräfte heranziehen müssen, so fallen diese Arbeiter nicht unter den Vertrag. Die Eisenbahngesellschaften haben freie Hand in der Festsetzung der Löhne. Sobald diese Arbeiter nicht länger benötigt werden, werden sie entlassen, ohne dass bei der Kündigung auf Dienstalter oder ähnliche Faktoren Rücksicht genommen wird.

Im Dienst befindliche Streckenarbeiter, welche wegen ihres Alters oder körper-

Regelung der Ueberstundenvergütung, durch die Einrichtung einer überschwänglichen Hierarchie mit ihrer Titelwirtschaft und ihren für ein und denselben Posten verschiedenen Löhnen und Gehältern, durch ein Disziplinarverfahren, das viel zu schwere Geldstrafen bei Verursachung von Schäden vorsieht und durch ungerechte Weisungen über die Verpflichtung zum Tragen der Dienstkleidung. Hinzu kommt, dass die Arbeitsinspektion so gut wie vollständig versagt, die Durchführung von Disziplinarverfahren ausschliesslich in Händen der Bürokratie liegt und auch keine paritätisch zusammengesetzte Körperschaft besteht, welche die das Personal berührenden Angelegenheiten erledigen könnte.

Die autonome Regie der bulgarischen Eisenbahnen ist also schon im ersten Jahre ihres Bestehens durch ein Wiederaufleben der Eisenbahnergewerkschaft, gepaart mit einer gesteigerten gewerkschaftlichen Tätigkeit, gekennzeichnet.

licher Gebrechen für das ständige Arbeitsverhältnis nicht mehr in Frage kommen, erhalten fürderhin denselben Lohn und werden nicht entlassen, solange ihre dienstliche Führung dazu keinen Anlass gibt. Sobald sie jedoch pensionsfähig werden, sei es durch ihr Lebens- oder Dienstalter oder durch Invalidität, werden sie aus dem Dienst entfernt.

In Krankheitsfällen, (wenn die Krankheit nicht durch Alkohol- oder andere Missbräuche hervorgerufen ist), erhalten die unter den Vertrag fallenden Arbeiter den halben Lohn für eine Dauer bis zu 90 Tagen pro Kalenderjahr.

Bei Arbeitsunfällen erhält der Arbeiter 50% des Lohnes während der ersten 9 Tage der Arbeitsunfähigkeit und 75% während der darauf folgenden Zeit bis zu einem Jahre.

Hält die Erwerbsunfähigkeit länger als ein Jahr an, wird sie gemäss dem Gesetz als dauernd betrachtet.

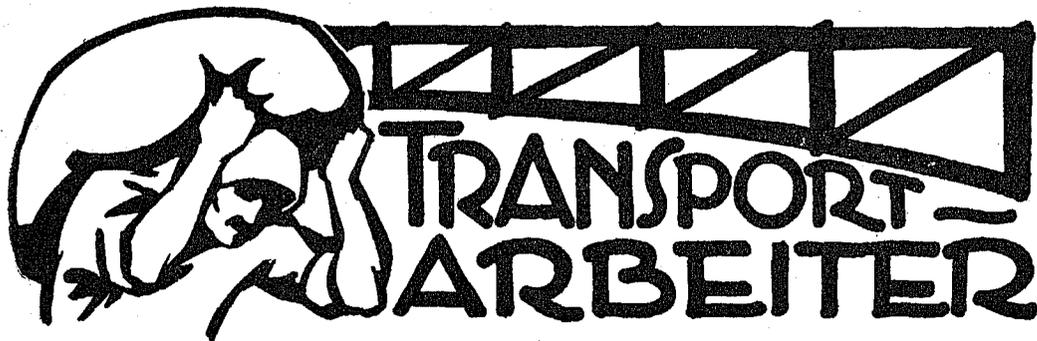
Die unter den Vertrag fallenden Arbeiter, ihre Ehefrauen, ihre Söhne unter 18 Jahren, ihre unverheirateten Töchter und die von ihnen unterhaltenen Eltern haben Anspruch:

- a) auf einen Freischein 2. Klasse (in Argentinien besteht keine 3. Klasse) nach jeder beliebigen Eisenbahnstation der Republik;
- b) 4 Freischeine nach jeder beliebigen Station der Eisenbahngesellschaft, bei welcher sie beschäftigt sind;
- c) 75% Fahrpreismässigung auf den Linien ihres Arbeitgebers;
- d) 50% Fahrpreismässigung auf den anderen Eisenbahnlinien.

Wenn nach Ablauf der Versuchszeit die Erfahrungen mit dem Vertrag befriedigend sind, werden folgende Löhne in Kraft treten:

Auf den Schmalspurbahnen 3.00 bis 4.80 Pesos pro Tag;

Auf den Breitspurbahnen 3.40 bis 5.00 Pesos pro Tag.



Internationale Regelung zum Schutze der Hafentarbeiter.

Nachstehend geben wir den Wortlaut des Uebereinkommens zum Schutze der Hafentarbeiter, wie es von der XII. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz angenommen worden ist, wieder. *) Ein Vergleich des Vorentwurfes mit der endgültigen Fassung zeigt, dass ersterer eine wesentliche Erweiterung erfahren hat. Wie man jedoch feststellen wird, ist seine Form beibehalten worden.

Der Ausschuss hatte sich mit folgenden 60 Schriftstücken zu befassen:

- 1 Denkschrift des *National Safety Council* Amerikas;
- 29 von den Abordnungen der Regierungen unterbreitete Abänderungsanträge, wovon 11 von dem italienischen Regierungsvertreter;
- 2 von einem Unterausschuss der Regierungsvertreter ausgearbeitete Textvorlagen;
- 13 von der Arbeitergruppe eingereichte Abänderungsanträge;
- 13 von der Arbeitergruppe auf Grund des Entwurfes der I.T.F. eingereichte Abänderungsanträge;
- 2 Schriftstücke vom Sekretariat des Ausschusses.

Der Umstand, dass das Gefüge des Vorentwurfes den stürmischen, 3 Wochen währenden Debatten standzuhalten vermochte, beweist, dass die Diskussionsgrundlage geschickt ausgearbeitet worden war.

Die Besprechungen waren leidenschaftlich bei den grossen Fragen grundsätzlicher Art, ruhig aber schwierig bei den komplizierten technischen Fragen, sauer-süss, wenn es sich um die Geschäftsordnung drehte. Dazu kamen noch die sprachlichen Schwierigkeiten, welche die Arbeiten noch verwickelter machten. Glücklicherweise konnte der von der I.T.F. in praktischer Form und in fünf Sprachen eingereichte Entwurf als Wörterbuch dienen. In dem Bericht des Ausschusses an die Konferenz heisst es dazu:

„Schliesslich gab der Ausschuss dem Wunsche Ausdruck, dass in diesem Berichte zwei Schriftstücke von äusserer Quelle erwähnt werden, die vielen Mitgliedern bekannt und die ihnen bei ihrer Arbeit im Laufe der Besprechungen von grossem Nutzen waren, nämlich der von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ausgearbeitete „Entwurf zu internationalen Vorschriften und Abkommen zum Schutze der Hafentarbeiter“ sowie die „Vergleichende Aufstellung für gesetzliche Vorschriften betreffend den Schutz der beim Beladen und Ent-

laden von Schiffen beschäftigten Arbeiter“, welche von der Schifffahrtsvereinigung Süden in Rotterdam und der Schifffahrtsvereinigung Norden in Amsterdam ausgearbeitet wurde.“

Die Unternehmer haben also auch ihre Geschicklichkeit beweisen wollen. Sie haben ein Schriftstück unterbreitet, in dem ein Vergleich zwischen der Gesetzgebung in Holland, Frankreich, England, Belgien, Deutschland und Schweden, dem Vorentwurf des I.A.A. und dem Entwurf der I.T.F. gezogen wird.

In diesem Zusammenhang kommt uns aber ein anderer Gedanke! Wo war denn die *International Shipping Federation*? Warum hat sie es einem bescheidenen Mitglied überlassen, eine solche Arbeit vorzunehmen? Ist die Initiative der niederländischen Arbeitgeber dem Umstand zuzuschreiben, dass die I.T.F. d. h. deren Sitz in ihrer Nähe ist?

Der Hauptzweck des Entwurfes der I.T.F. war indessen nicht der, bei den Besprechungen nützlich zu sein. Dieser Entwurf solle als Grundlage zu einem internationalen Uebereinkommen dienen. Unter Leitung des Kollegen Ernest Bevin hat die Arbeitergruppe des Ausschusses, die sich zum grössten Teil aus Mitgliedern des Beirats der Hafentarbeitersektion der I.T.F. und einigen anderen Kollegen von angeschlossenen und befreundeten Organisationen zusammensetzte, alles versucht, um dieses Ziel zu verwirklichen. Das Resultat dieser Arbeit ist denn auch gewesen, dass sich das Uebereinkommen praktisch mit unserem Entwurfe deckt.

Allerdings sind nicht alle Artikel des Uebereinkommens so abgefasst, wie wir es gewünscht hätten. Artikel 4 lässt in bezug auf die Massnahmen zur Gewährleistung fahrsicherer Beförderung der Arbeiter an Deutlichkeit zu wünschen übrig, Artikel 10 ist zu elastisch, Artikel 12 zu kurz. Artikel 13 hätte mehr in Einzelheiten eingehen müssen. Diese Mängel sind aber durch die sehr guten und vollständigen Bestimmungen in den Artikeln 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 14, 16 und 17 ausgeglichen. Bestimmte Ausdrücke, wie „die Bestimmungen dieses Artikels gelten jedoch nicht“, oder „soweit dies vernünftigerweise möglich“ oder „zu verlangen“ ist, gefallen uns nicht sehr. Artikel 15 enthält die ewige Klausel von den zulässigen Ausnahmen. Die Arbeitgeber beklagen sich darüber, dass zu wenig Ausnahmen zugelassen seien, während wir der Ansicht sind, dass Ar-

tikel 15 in bezug auf die Ausnahmen zu weit geht.

Wo das Uebereinkommen unsere Wünsche nicht erfüllt, gab es einerseits Grenzen, die durch die technische Kompliziertheit des Problems gezogen waren und uns an der Einbringung gewisser Abänderungsanträge hinderten und, andererseits, unüberbrückbare Gegensätze. Bei der Annahme von mehr als einem Abänderungsantrag, bei der Ablehnung von anderen, zerfiel das Lager der Abstimmenden in fast gleich grosse Hälften. Hierzu sei noch bemerkt, dass mancher Verbesserungsantrag von seiten der Regierungen allem Anschein nach auf dem Entwurf der I.T.F. fusste.

Im grossen und ganzen können wir uns mit dem Wortlaut des Uebereinkommens einverstanden erklären. Zu seiner Ratifikation und Durchführung wird aber eine andere Art gewerkschaftliche Arbeit zu verrichten sein! . . .

Der Ausschuss hat auch zwei von der Konferenz angenommene Empfehlungen eingereicht.

Die Arbeitgeber wollten in das Uebereinkommen unter allen Umständen die Gegenseitigkeitsklausel hineinbringen, wobei sie von der dänischen Regierung unterstützt wurden. Es hat der ganzen Energie der Arbeitergruppe bedurft, um die Gefahr abzuwenden, dass in das Uebereinkommen ein Hindernis für seine Ratifizierung aufgenommen wurde. Da aber der Grundsatz nicht ausser Acht gelassen werden konnte, und übrigens die Arbeiterschaft das Gegenteil von Feindseligkeit gegenüber demselben hegt, musste die Angelegenheit besonders behandelt werden. Die Gegenseitigkeitsbestimmung ist dann in Empfehlung I aufgenommen worden.

Die Arbeitgeber hatten weniger Mühe, einen Grundsatz in die Empfehlung II zu verschieben, den die Arbeitergruppe in das Uebereinkommen hineinbringen wollte. Mit den Arbeitgebern haben es nämlich die Regierungen für unzweckmässig erachtet, dass die Anerkennung der „Berufsverbände der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer“ in einem Uebereinkommen stehen solle.

Die Arbeitergruppe hat schliesslich keine Veranlassung gesehen, sich einem Vorschlag der spanischen Regierung auf Ausarbeitung von „Mustervorschriften betreffend den Schutz der mit dem Beladen und Entladen von Schiffen beschäftigten Arbeiter gegen Unfälle zu widersetzen. Vielleicht ist es nutzlos, vor aller Augen darzutun, was für grosse Lücken die Gesetzgebung in manchen Staaten noch aufweist, wie wenig sich die Behörden um den Unfallschutz einer Arbeiterkategorie kümmern, die im Schweisse ihres Angesichts und nur zu oft unter Gefährdung von Leben und Gesundheit ihr Brot verdient.

*) Zur Zeit der Drucklegung vorliegender Nummer war die amtliche deutsche Uebersetzung noch nicht erhältlich. Wir werden einer der nächsten Nummern der „I. T. F.“ ein deutsches Exemplar des Uebereinkommens beilegen.

HAFEN ARBEITER.

Die Entwicklung der Hafenarbeit in Antwerpen. (V.)

Von C. MAHLMAN.

Registrierung und Einteilung.

In Antwerpen bestand keine Regelung bezüglich der Anwerbung von Hafenarbeitern. Jeder Arbeitgeber — und hier sei auf den Umstand hingewiesen, dass der Antwerpener Hafenbetrieb Kleinbetrieb ist — hat sich auf der öffentlichen Strasse einen Platz herausgesucht, wo die Arbeiter angeworben wurden.

Niemand musste, um angenommen zu werden, den Nachweis liefern, dass er schon einmal als Hafearbeiter beschäftigt war.

Dieses ganz zügellose System, gegen das wir uns des öfteren gewendet haben, musste geändert werden, um Ordnung im Betrieb zu schaffen. Dass dies nicht leicht sein würde, wussten wir, weil wir aus Beispielen in anderen Ländern gelehrt hatten, dass nicht nur ein Teil der Arbeitgeber, sondern auch die Arbeiter selbst gegen ein geordnetes Anwerbesystem waren.

In unserem Kampfe vom Jahre 1928 haben wir es aber verstanden, die öffentliche Meinung derart zu bearbeiten, dass die Arbeitgeber moralisch gezwungen waren, auf unsere Forderungen einzugehen. Bei den Verhandlungen stellten wir dann auch fest, dass die grossen Unternehmer mit unserem Vorschlag einverstanden waren, wussten gleichzeitig aber auch, dass die Zwischenpersonen sich mit allen möglichen Mitteln gegen eine Aenderung der bisherigen Zustände wehren werden.

Es wurde deshalb beschlossen, dass sich alle im Hafen arbeitenden Personen während einer Uebergangsperiode von mindestens 3 Monaten einschreiben lassen müssen; ferner sollte jedem Hafearbeiter ein Lohnbuch ausgehändigt werden, in welches die Arbeitgeber den im Tag verdienten Lohn eintragen.

Die Registrierung der Arbeiter und die Herausgabe der Lohnbücher wurde einem ständigen, von den Arbeitgebern einzurichtenden Büro in Auftrag gegeben. Die Registrierung und später auch die Herausgabe von Lohnbüchern sollte jedoch unter die Kontrolle der paritätischen Hafenkommission kommen.

Wir befinden uns zur Zeit noch im Uebergangsstadium. Es ist auch durchaus verständlich, dass eine derartige administrative Einrichtung, die ein Heer von 18 000 Menschen, die möglichst wenig von Verwaltungsförmlichkeiten wissen wollen, zu verwalten hat, mit vielen Schwierigkeiten kämpfen muss.

Ein weiterer Beschluss geht dahin, dass wenn das Einschreibeverfahren

endgültig eingeführt ist, die Lohnbücher nur denjenigen Arbeitern auszuhändigen sind, welche in einem Zeitabschnitt von 3 Monaten mindestens 39 Tage im Hafen gearbeitet haben. Diese Arbeiter sollten dann in Kategorie A eingeteilt werden, während diejenigen, welche sich nur gelegentlich zu Arbeiten am Hafen einstellen, eine Karte für Gelegenheitsarbeiter erhalten sollten, die nur auf eine bestimmte Zeit Gültigkeit hat.

Wenn einmal diese Einrichtung regelrecht funktioniert, hat die Hafenkommission alle 3 Monate zu beschliessen, welche Arbeiter von Kategorie B zur Kategorie A übergehen.

Die Einteilung der Arbeiter in 2 Kategorien ist nicht nur erfolgt, um den Zustrom von Arbeitern nach dem Hafen einzuschränken und diejenigen, die ihren Lebensunterhalt ausschliesslich durch Hafearbeit verdienen wollen, zu bevorzugen, sondern auch im Hinblick auf die eventuelle Einführung der Erwerbslosenversicherung, zu der die Arbeiter, Unternehmer und Behörden in gleichem Masse herangezogen werden sollen. Bei den Unterhandlungen haben sich nämlich die Arbeitgeber bereit erklärt, zu den Kosten der Erwerbslosenversicherung beizusteuern.

Erst wenn das System endgültig eingeführt werden kann, wird es möglich sein, auf Grund zuverlässiger statistischer Angaben weitere Massnahmen zu treffen, um eine Erhöhung der Sicherheit der im Hafen beschäftigten Arbeiter zu erlangen.

Lohnerhöhung für die Docker von Ymuiden (Holland).

Nach Verhandlungen mit der lokalen Schifffahrtsgesellschaft hat der holländische Zentralverband der Transportarbeiter den Hafearbeitern, welche beim Entladen der Fischdampfer in Ymuiden beschäftigt sind, eine beträchtliche Lohnerhöhung gesichert. Diesen Arbeitern wurde bisher für das Entladen eines Schiffes mit einem Fang im Werte von weniger als 2500 Gulden fl. 4.50 und eines Schiffes mit einem Fang im Werte von über 2500 Gulden ein Satz von fl. 5.— zuzüglich 10 Cents für jede weiteren 100 Gulden vergütet. Die neuen Sätze betragen fl. 4.50 für Schiffe mit einem Fang von weniger als 2500 Gulden, zuzüglich 10 Cents für jede 2000 Gulden übersteigenden 100 Gulden, und für Schiffe mit einem Fang von 2500 oder mehr Gulden, fl. 5.50 zuzüglich 10 Cents für jede diesen Betrag übersteigenden 100 Gulden. Dies bedeutet, dass die Löhne der betreffenden Arbeiter eine Aufbesserung von fl. 2.25 wöchentlich erfahren. Leute, die in den Räumen arbeiten, erhalten einen Sonderzuschlag von 75 Cents pro Schiff. Diese Erhöhungen sind in einen neuen Kollektivvertrag aufgenommen worden, der auch noch andere Verbesserungen vorsieht und der am 1. August für einen Zeitraum von 2 1/2 Jahren in Kraft getreten ist.

STRASSEN BAHNEN

Neuer Kollektivvertrag für das Wiener Strassenbahnpersonal.

Im Februar d. J. stellte die Organisation der Wiener Strassenbahner bei der Direktion eine Reihe von Forderungen zwecks Lohnerhöhung für das Fahrpersonal. Anfang März wurden Verhandlungen eingeleitet, bei denen die Direktion Reformvorschläge unterbreitete, deren Verwirklichung sie als notwendige Voraussetzung zu einer auch nur annähernden Erfüllung der Forderungen des Personals erklärte. Die Organisation machte daraufhin Gegenvorschläge und die Verhandlungen wurden mehrere Monate lang fortgesetzt. In einer am 18. Juni stattgefundenen Sitzung der Vertrauensmänner des Personals ist mit einer Mehrheit von 3/4 Stimmen beschlossen worden, die Ergebnisse der Verhandlungen anzunehmen, was zum Abschluss eines neuen Arbeitsvertrages führte.

Der am 1. Juli in Kraft getretene neue Vertrag weicht in verschiedenen Punkten vom alten Vertrag ab und bringt dem Personal bezüglich der Löhne eine fast restlose Erfüllung seiner Forderungen.

Die Gehaltssätze sind grundlegend geändert worden und betragen jetzt:

in Gruppe I (Schaffner, Fahrer, Stellwerkswärter, Kartenverkäufer): 2 760 S (Minimum) und 4 560 S (Maximum);
in Gruppe II (Signalposten, Telephonisten, Schreiber): 2 568 — 4 464 S;
in Gruppe III (Wächter, Kuppler, Weichenwärter) 2 473 — 4 248 S.

Die Spanne zwischen dem Minimum und Maximum ist in 14 zweijährliche Aufbesserungen geteilt.

Für die Bediensteten des Fahrdienstes besteht eine Ueberreihung in Gruppe I a. Es können höchstens 25% des Fahrpersonals in diese Gruppe eingereiht werden. Nur solche Bedienstete können überreihung erreicht werden, die ein Gehalt von mindestens 3 768 S erreicht haben.

In der *Gruppe Ia* betragen die Gehälter 4 008 bis 4 800 S im Jahr; das Höchstgehalt wird nach sieben zweijährlichen Vorrückungen erreicht.

Die früheren Mindest- und Höchstsätze betragen:

in Gruppe I: 3 408 — 4 068 S;
in Gruppe II: 3 000 — 4 020 S;
in Gruppe III: 2 740 — 3 672 S.

Für jeden einzelnen Bediensteten bleibt die alte Gehaltstabelle in Anwendung, solange sie günstiger für ihn ist als die neue.

Diesen Gehaltserhöhungen steht eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit ge-

genüber, die sich als notwendig erwiesen hat, um den Betrieb der Strassenbahnen wirtschaftlicher zu gestalten. Diese Geschwindigkeit ist von 13,2 auf 13,9 km in der Stunde heraufgesetzt worden; eine weitere Steigerung auf 14,8 km wird nach 19.30 Uhr einsetzen. Dienstunterbrechungen von mehr als 2 Stunden können in 14 Tagen sechsmal — bisher zweimal — gefordert werden. Zwei dieser Dienstsichten können um Mitternacht endigen, die andern spätestens um 22 Uhr. Die nächtliche Ruhepause ist dagegen von 8 Stunden auf 8 1/2 Stunden heraufgesetzt worden. Der wöchentliche freie Tag hat mindestens 36 1/2 Stunden (bisher 36) zu dauern. Ueberstunden können nur von der vorgesetzten Dienststelle verlangt werden; sie werden mit einem Zuschlag von 50% auf den Normalstundensatz vergütet. In bezug auf den jährlichen Urlaub sind keine Aenderungen beschlossen worden; er beträgt nach einem Dienstjahr 7, nach 5 Jahren 14, nach 10 Jahren 21 und nach 15 Jahren 28 Tage.

Erhöhung der Strassenbahnerlöhne in Mülhausen (Frankreich).

Nach vielen Bemühungen der Personalgewerkschaft und langwierigen Verhandlungen mit den Vertretern der Gesellschaft haben die Mülhausener Strassenbahner folgende, am 1. August in Kraft getretene Verbesserungen durchgesetzt: Das Fahrpersonal erhält eine Erhöhung des Monatsgehaltes von 45 bis 55 Franken; die Aufbesserung des Stundenlohnes für qualifizierte Arbeiter beträgt Fr. 0,30, diejenige für Arbeiter Fr. 0,20.

Die Strassenbahnbibliothek in München (Deutschland).

Eine interessante Neuerung ist bei den Münchner Strassenbahnen eingeführt worden. Die Gemeinde hat eine Strassenbahnbibliothek eingerichtet, die täglich zwei Stadtviertel bedient. Der dazu verwendete Wagen ist 10 m lang, enthält 2400 Bände und einen 10 bis 12 Personen fassenden Bibliothekraum. Dieses System einer fahrenden Bibliothek hat der Inspektor der Münchner Städt. Bibliothek ausgedacht.

Kündigung des Reichsmanteltarifes für nichtkommunale Strassenbahnen in Deutschland.

Der Deutsche Verkehrsband hat am 30. Juni den für die nichtkommunalen Strassenbahnen geltenden Reichsmanteltarifvertrag zum 30. September d. J. gekündigt.

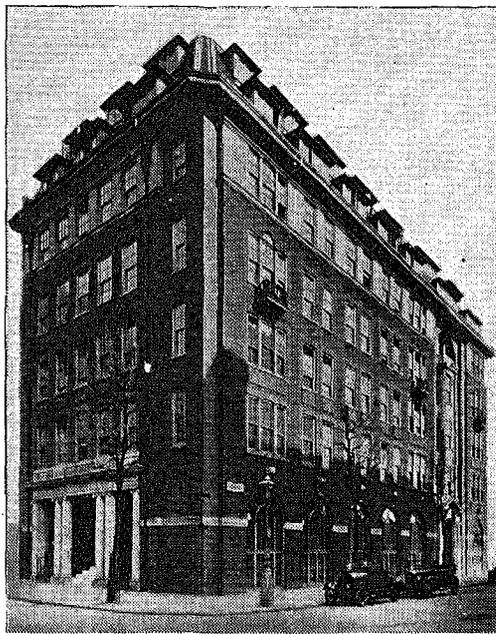
Verkehrsstreik in Bielefeld (Deutschland).

Das im Bielefelder Strassenbahn- und Autobusverkehr beschäftigte Personal hat am 9. Juli einen Streik erklärt, der nach 3 Tagen siegreich beendet wurde. Es wurde eine Erhöhung der Stundenlöhne um einen Pfennig ab 1. Oktober bewilligt, während eine Erhöhung von 3 Pf. nach vorausgegangenen Verhandlungen bereits am 1. Mai in Kraft getreten ist.

Internationale Konferenz der Berufskraftfahrer.

Vom 31. Juli bis 2. August d. J. tagte in London, im *Transport House*, dem Verbandsgebäude der *Transport and General Workers' Union* der Kraftfahrer-Beirat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation unter dem Vorsitz des Genossen A. Forstner, Oesterreich, Mitglied des Exekutiv-Komitees der I.T.F.

Vertreten waren 13 Organisationen aus Grossbritannien, Frankreich, Deutschland, Oesterreich, Schweden, Dänemark, Norwegen, Belgien, Holland und der



„Transport House“, das Heim der englischen Arbeiterbewegung, in dem auch die Arbeiterpartei und der Gewerkschaftsbund ihre Büros haben.

Tschechoslowakei mit insgesamt 139 339 Mitgliedern.

Auf der Tagesordnung standen folgende Punkte:

- 1.) Tätigkeitsbericht des Sekretariats.
- 2.) Bericht des Kollegen Guinchard über die Sitzung des Ständigen Ausschusses für Strassenverkehr des Völkerbundes (6. Session), abgehalten vom 13. bis 17. November 1928 in Paris.
- 3.) Aufstellung eines Internationalen Programmes über die Verkehrsregelung.
 - I. Die Beleuchtung von Kraftfahrzeugen (Referent: A. Reitz-Deutschland);
 - II. Die Zeichengebung beim Tag- und Nachtverkehr (Referent: A. Henderson-England).
 - III. Verkehrs- und Warnungsschilder (Referent: C. Sormani-Holland).

Der Tätigkeitsbericht der Kraftfahrer-Sektion der I.T.F. wurde nach eingehender Besprechung einzelner Punkte gutgeheissen.

In Anbetracht der wachsenden Anforderungen, welche bei der internationalen Vertretung der Interessen der Berufskraftfahrer an das Sekretariat gestellt werden, sprach sich die Konferenz dafür aus, dass der Vorstand der I.T.F. Mass-

nahmen treffen möge, um das Sekretariat in entsprechender Weise auszubauen.

Die Sitzung bestätigte einen früheren Beschluss, wonach sich alle Kraftfahrer in den zuständigen freien Gewerkschaften, die den gewerkschaftlichen Landeszentralen und der I.T.F. angeschlossen sind, zu organisieren haben, und beauftragte das Sekretariat, die zur Durchführung dieses Beschlusses notwendigen Massnahmen zu ergreifen.

Zur gegenseitigen Unterstützung von Mitgliedern, die sich beruflich im Auslande aufhalten, soll eine besondere Regelung geschaffen werden.

Anlässlich des Berichtes des Kollegen Guinchard über die Sitzung des Ständigen Ausschusses für Strassenverkehr des Völkerbundes beschloss die Konferenz, beim Völkerbund darauf zu dringen, dass künftig die Einladungen zu den Fachkonferenzen, sowie die erforderlichen Unterlagen rechtzeitig der I.T.F. zugeschickt werden, damit diese in der Lage ist, mit den betreffenden Verbänden und Instanzen in Fühlung zu treten.

In Anbetracht der Mannigfaltigkeit der in Frage kommenden Angelegenheiten, mit denen sich die Sitzungen der Völkerbundskommissionen beschäftigen, glaubte die Konferenz, dass der I.T.F. die Möglichkeit gegeben werden muss, mindestens 2 Vertreter nach den betreffenden Völkerbundskonferenzen zu entsenden.

Die Konferenz erwartet, dass die Wünsche der Chauffeure, wie sie von der I.T.F. formuliert worden sind, in der nächsten Sitzung der Völkerbundsinstanzen diskutiert werden.

Zwecks Unterbreitung von Vorschlägen über die Schaffung einer internationalen Verkehrsregelung, z. B. hinsichtlich der Beleuchtungsvorschriften für Kraftfahrzeuge, der Warnungstafeln, Zeichengebung, bei der Völkerbundskommission wurde ein engeres Komitee mit der Ausarbeitung eines Entwurfes auf Grund der Diskussionsergebnisse beauftragt.

Am Donnerstag, den 1. August waren die Delegierten Gäste des englischen Transportarbeiterverbandes. Am Vormittage hielten die Herren Middleton im Namen der Labour-Partei und Verkehrsminister Morrison *) ein Ansprache. Darnach wurde die Chauffeurschule der Londoner Allgemeinen Omnibus-Gesellschaft besichtigt; anschliessend daran erfolgte eine Fahrt durch London im Aussichtswagen, damit sich der Beirat ein Bild über die Art der Regelung des Londoner Riesenverkehrs machen konnte.

In der Frage des Rechts- und Linksfahrens beschloss der Beirat einstimmig, dass das Befahren der rechten Strassen-seite in allen Ländern des europäischen Festlandes bei den massgebenden Körperschaften gefordert werden muss.

Die nächste Sitzung des Beirats wird in Berlin stattfinden.

*) Diese Rede wird in der nächsten Nummer der „I.T.F.“ erscheinen.

SEELEUTE

Schiffssicherheitskonferenz.

Am 1. Juni d. J. hat die Internationale Schiffssicherheitskonferenz, die seit dem 15. April in London, d. h. 6 Wochen lang tagte, ihre Arbeiten beendet.

Die Konferenz hatte folgende fünf Punkte zu behandeln: Bauart der Schiffe, Rettungsmittel, Funktelegraphie, Sicherheit der Seefahrt und Schiffszeugnisse.

Was die Bauart der Schiffe betrifft, so lehnt sich der neue, von der Konferenz angenommene Schiffssicherheitsvertrag an denjenigen vom Jahre 1914 an. Es ist gelungen, durch den neuen Vertrag eine Reihe von Fragen zu lösen, die im alten nicht ordentlich behandelt worden sind. Die Bestimmungen über die wasserdichten Schotten sind auf alle Seeschiffe, welche sich im internationalen Verkehr mehr als 20 Seemeilen vom Land entfernen, ausgedehnt worden.

Einer der wichtigsten Abschnitte des Vertrages handelt von der Funktelegraphie. Artikel 27 des Vertrages bestimmt:

1) Alle Schiffe, auf die dieser Teil des Vertrages Anwendung finden soll — abgesehen von den Ausnahmen nach Artikel 28 — sind mit Funktelegraphie nach Artikel 31 einzurichten wie folgt:

- a) alle Fahrgastschiffe, gleichgültig welcher Grösse;
- b) alle Frachtschiffe von mehr als 1600 B.R.T.

2) Jede Regierung kann nach Par. 1 (b) für Frachtschiffe von weniger als 2000 B.R.T. auf einen Zeitraum von höchstens 5 Jahren nach Inkrafttreten des Vertrages Ausnahmen zulassen.

Artikel 28 gibt den Regierungen die Befugnis, von der Ausrüstungspflicht zu befreien:

Fahrgastschiffe, welche sich nicht mehr als 20 Seemeilen vom Land entfernen oder auf ihrer Reise zwischen 2 Häfen nicht mehr als 200 Seemeilen in der offenen See zurückzulegen haben;

Frachtschiffe, welche sich nicht mehr als 150 Seemeilen vom Land entfernen.

Die Regierungen können ferner für im Schlepp befindliche Leichterfahrzeuge und vorhandene Segelschiffe Ausnahmen zulassen, falls ihr Kiel vor dem 1. Juli 1931 gelegt wurde.

Ausnahmen sind auch zulässig für Schiffe von primitiver Bauart, wie z. B. für Junks, wenn es praktisch unmöglich ist, sie mit Funkgerät auszurüsten und schliesslich noch für Schiffe, die nur ausnahmsweise in internationaler Fahrt sind.

Die Regierungen dürfen auch solche Fahrgastschiffe von der Ausrüstungspflicht freistellen, die auf gewissen Meeresreisen verkehren. Hierzu gehören die Ostsee, mit Ausnahme der russischen Hoheitsgewässer und der östliche Teil der Nordsee. In Artikel 29 wird der Reeder verpflichtet, an Bord einen Funkwachdienst oder einen automatischen Signalapparat einzurichten. Auf See muss sich unter der Mannschaft ein geprüfter Funker oder ein mit einem entsprechenden Zeugnis versehener Offizier befinden u. z.:

- a) auf allen Fahrgastschiffen unter 3000 B.R.T. gemäss den Bestimmungen der Vertragsregierungen;
- b) auf allen Fahrgastschiffen von mehr als 3000 B.R.T. mit laufender funkentelegraphischer Wache.

Ferner muss ein funkentelegraphischer Wachdienst eingerichtet sein:

- a) auf allen Frachtschiffen unter 3000 B.R.T. gemäss den Bestimmungen der Vertragsregierungen;
- b) auf allen Frachtschiffen von 3000 bis 5500 B.R.T. eine funkentelegraphische Tageswache von 8 Stunden;
- c) auf allen Frachtschiffen von über 5500 B.R.T. eine laufende funkentelegraphische Wache.

Für die Rettungsmittel wurde als leitender Grundsatz festgelegt, dass für alle an Bord befindlichen Personen genügender Bootsraum vorhanden sein muss. Der Vertrag enthält genaue Bestimmungen über die Rettungsboote. Diese werden in zwei Klassen eingeteilt. Sie müssen so angebracht sein, dass sie leicht ins Wasser herabgelassen werden können. Eine gewisse Anzahl Rettungsboote, die andere ins Schlepptau zu nehmen haben, müssen mit einem Motor versehen und einem Funkapparat ausgerüstet sein, sowie bei ruhiger See eine Geschwindigkeit von 6 Knoten erreichen. Der Vertrag sieht auch die Verwendung von Rettungsflößen vor und enthält genaue Bestimmungen über deren Bau und Ausrüstung.

Hinsichtlich der Sicherheit der Seefahrt sieht der Vertrag die Fortsetzung des bisher den Vereinigten Staaten anvertrauten Wachdienstes durch Eispatrouillen im Nordatlantik und die Ver-

teilung der dadurch entstehenden Kosten auf alle an der Nordatlantikfahrt beteiligten Staaten vor. Jeder Kapitän, der Eis, Wracks, einen tropischen Sturm oder andere Umstände antrifft, welche der Schifffahrt gefährlich werden könnten, ist verpflichtet, sofort die anderen Schiffe und die nächst erreichbare Küstenfunkstelle zu warnen. Ferner übernehmen es die Regierungen, zur Erhöhung der Sicherheit der Seefahrt die Sammlung von meteorologischen Beobachtungen auf See zu fördern. Zu diesem Zwecke sind in den Vertrag auch eine Reihe neuer Bestimmungen über den Küstenwachdienst etc. aufgenommen worden.

Was die Frage der Seestrassenordnung betrifft, so sind im neuen Vertrag eine Reihe von Bestimmungen über Licht- und Schallsignale aufgenommen worden, die schon 1914 vorgeschlagen worden sind. Von grösster Bedeutung ist dabei die Einführung der direkten Ruderkommandos ab 1. Juli 1931.

Verschiedene Bestimmungen betreffen die Sicherheitszeugnisse. Diese werden den Schiffen ausgestellt, nachdem der Zustand des Schiffes von einer Inspektion geprüft und nach deren Feststellung mit den Vorschriften in dem Vertrage übereinstimmt. Diese Zeugnisse sollen von den Vertragsregierungen anerkannt werden; ein mit einem gültigen Sicherheitszeugnis versehenes Fahrzeug muss sich in einem fremden Hafen nicht mehr kontrollieren lassen.

Der einmütig und ohne Vorbehalte angenommene Vertrag wird am 1. Juli 1931 in Kraft treten.

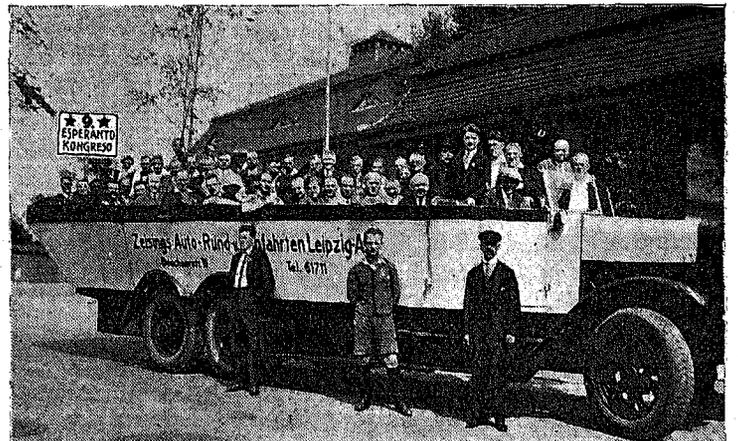


Internationaler Arbeiter-Esperanto-Kongress.

Vom 4. bis 10. August fand in Leipzig der 9.

Kongress der Internationale der Arbeiter-Esperantisten (S. A. T.) statt. Ungefähr 900 Mitglieder aus 32 Ländern, u. a. aus Kanada, China, Persien und den Verein. Staaten, nahmen an der Veranstaltung teil. Begrüssungsansprachen hielten u. a. die Vertreter des Gemeindevorstandes (der auch einen Teil der Kosten des Kongresses trug) und die Hauptvorstände der sozialdemokratischen und kommunistischen Partei. Der Redner der sozialdemokratischen Partei, Schulze, erklärte, dass er seitdem er dem Esperantisten-Kongress vom Jahre 1924 in Nürnberg beigewohnt habe, persönlich von der Notwendigkeit des Esperanto für den Kampf der Arbeiterklasse überzeugt sei.

Während des ganzen Kongresses wurde nur Esperanto gesprochen.



povas lin sekvi, kelkaj poemoj postulas relegon por esti komponataj.

Mitglieder der I.T.F.-Teilnehmer am S. A. T.-Kongress, auf einem von der Ortsgruppe Leipzig, des Einheitsverbandes der Eisenbahner veranstalteten Ausflug. P. K.