

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**

HERMANN JOCHADE,

Sekretär der I. T. F. 1904-1914.



Auf dem IV. Kongress der I. T. F., tagend in Amsterdam von 14.-17. August 1904, wurde der Vorsitzende des damaligen Verbandes der Eisenbahner Deutschlands, der Kollege Hermann Jochade, zum Sekretär der I. T. F. gewählt. Der neuernannte Sekretär übernahm die Geschäfte am 1. Oktober 1904.

Bei der 25. Wiederkehr dieses Tages halten wir es für unsere Pflicht die Pionierarbeit Jochades zu würdigen, sie den einen in Erinnerung zu rufen und den anderen vor Augen zu führen.

Ueber die „schlechten“ alten Zeiten ist genügend gesagt und geschrieben worden. Jeder Gewerkschafter weiss wie es zu Beginn unseres Jahrhundert um die Organisationsmöglichkeiten bestellt war, wie hart die

Organisationen um ihr Dasein kämpfen mussten und mit welch beschränkten Mitteln dieser Kampf geführt wurde. Die Internationalen Berufssekretariate waren im Entstehen begriffen; für sie waren die Daseinsschwierigkeiten eben gross, ja oft noch grösser als für die Organisationen.

Jochades zehnjährige Leistung als Sekretär der I. T. F. steht glänzend da. Als er sein Amt antrat zählte die I. T. F. 77672 Mitglieder in 7 Ländern; neun Jahre später konnte er dem VIII. Kongress (London 1913) berichten, dass der Mitgliederstand die Million überschritten und die Internationale in 18 Ländern festen Fuss gefasst habe. Was die Jahre zwischen den Kongressen von 1904 und 1913 an Arbeit und Werbetätigkeit, an Sorgen und Freuden, an Enttäuschungen und Erfüllungen bedeuteten, wird wohl nie jemand so gut wissen wie Jochade und seine Gattin, die mit Begeisterung für die Sache der I. T. F. an der Tätigkeit Jochades einen bedeutenden Anteil nahm.

Der Krieg benahm fast die Hoffnung, dass das stolze Werk den Sturm über Europa — und die Welt — überdauern werde. Der organisatorische Apparat brach völlig zusammen. Jedoch, die I. T. F. hatte eine solide moralische Grundlage, die der Krieg nicht hat zerstören können. Auf den vor dem Kriege zusammengetragenen Grundsteinen ist die I. T. F. nach dem Kriege wieder erstanden.

Alle, die wir heute stolz sind auf die I. T. F., sind Jochade und seiner Gefährtin unseren Dank schuldig.

An diesem 1. Oktober 1929, der ohne den Krieg und die Kriegsfolgen ein Jubiläum Jochades gewesen wäre, wünschen wir beiden Glück und Gesundheit, wünschen wir nicht nur dem Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, sondern auch der I. T. F. dass unser Pionier beiden seine Tätigkeit noch recht lange widmen kann.

AUS DEM INHALT:

Hermann Jochade	109
Eisenbahner:	
Eine Rabenmutter	110
Die Berufsausbildung der Eisenbahner	110
Die Lage der französischen Eisenbahner	112
Kraftfahrt:	
Die Kraftfahrbewegung in Lettland	113
Kollektivverträge in Rotterdam und im Haag	113
Strassenbahnen:	
Streiks in Dublin und Breslau	114
Kollektivvertrag von Klagenfurt	114
Hafenarbeiter:	
Lohnbewegung in St. Nazaire	114
Traglasten	114
Seeleute:	
15 Jahre Seemannsverband in Schweden	115
Forderungen der deutschen Seeleute	116
Esperanto	116

EISENBAHNER

Eine Rabenmutter.

Ich bin sehr stolz darauf, der Präsident des Personals der Schlafwagengesellschaft zu sein... Mit Vergnügen sage ich öffentlich, dass die übergrosse Mehrheit des Personals alles Lob verdient.

Aus einer Rede des Herrn Senator Despret, Präsident des Verwaltungsrates der Internationalen Schlafwagengesellschaft, auf der Generalversammlung der Aktionäre.

Wir bereiten die Konferenz des Speisewagen- und Schlafwagenpersonals vor. Diese Arbeit hat uns Gelegenheit geboten, festzustellen, dass diese Gruppe Transportarbeiter meistens schwer schuftet, um ihre beiden Arbeitgeberinnen reich zu machen: die „Mitropa“ und die Internationale Schlafwagengesellschaft.

Die erste verdankt ihre Blüte der Arbeit eines verhältnismässig nicht allzu schlecht behandelten Personals. Das will nicht besagen, dass die Mitropa ihr Personal in den Vorhof des Paradieses versetzt. Mehr als ein Paragraph des mit dem Zentralverband der Hotel-, Restaurant- und Café-Angestellten Deutschlands abgeschlossenen Tarifvertrags ist verbesserungsfähig. Immerhin besteht bei der Mitropa eine Grenze für die Arbeitsstunden; die Ueberstunden werden bezahlt und zwar mit Zuschlägen zum Normallohn; der wöchentliche Ruhetag wird allen Bediensteten gewährt. Das gesamte Personal, selbst dann wenn sein Einkommen nur aus Trinkgeldern besteht, geniesst bezahlte Ferien. Die Löhne nähern sich dem Niveau des „Vernünftigen“. Die Trinkgelder müssen ein festgesetztes Mindesteinkommen ergeben und die Mitropa ergänzt zu kleine Trinkgeldeinnahmen.

Die Internationale Schlafwagengesellschaft verdankt ihren Reichtum der Arbeit eines sehr schlecht behandelten Personals. Mit aller Energie sträubt sie sich gegen jegliche Regelung der Arbeitszeit und gibt ihre erzwungene Zustimmung nur zu solchen Regelungen, die folgendes Rechenkunststück zustandebringen: 260 bis 400 Stunden Dienst im Laufe eines Monats, auf den rollenden Wagen, stellen 208 zu bezahlende Arbeitsstunden dar! Bei solch einem System kommen die Worte „Ueber“ und „Stunden“ nicht als Zusammensetzung vor. Bezahlte Ferien? Ja, in einigen Ländern und auch dort fast nur auf dem Papier. Praktisch bedeuten sie recht wenig, denn der Internationalen Schlafwagengesellschaft kommt es nicht in den Sinn, während der Ferien eine Entschädigung für den Trinkgeldausfall zu gewähren. Die Löhne bilden ein trauriges Kapitel. Sie sind karg, mitunter selbst lächerlich gering, in Frankreich und auf dem Balkan geradezu skandalös.

Rabenmutter! Das „ausgezeichnete“ Personal der Schlafwagengesellschaft hat keinen anderen Namen für seine Arbeitgeberin.

Die Bediensteten der Internationalen Schlafwagengesellschaft sollen nur nicht

glauben, dass ihre Kollegen der Mitropa die günstigeren Bedingungen nur der besseren sozialen Einsicht ihrer Arbeitgeberin verdanken. Die gewerkschaftliche Macht hat in erster Linie dazu beigetragen dem Personal der Mitropa eine bessere materielle, moralische und soziale Lage zu verschaffen. Die Kollegen der Schlafwagengesellschaft werden gut tun, dafür zu sorgen, dass das in ihren Reihen bemerkbare gewerkschaftliche Erwachen an Umfang gewinnt.

Die Schlafwagengesellschaft betrachtet die Gewerkschaftsführer als „Aussenseiter“ und, da sie die Ansicht der Gesellschaft „nichts kennen“, als Dummköpfe, mit denen sie nicht diskutieren will. Diese patriarchalische Auffassung wird das Personal nicht daran hindern, Gewerkschaftsführer zu beauftragen, der Gesellschaft zu sagen, dass „etwas zu tun ist“ und zwar „ganz in dem vom Interpellanten angedeuteten Sinne“, welcher Interpellant auf der Generalversammlung der Aktionäre die allgemeine Unzufriedenheit „eines seinen Aufgaben immer gewachsenen Personals“ zum Ausdruck brachte.

Die Berufsausbildung der Eisenbahner.

Das System der Berufsausbildung der deutschen Reichsbahn gebietet, dass man etwas länger dabei verweilt.

Bei der Beurteilung, ob und welche Vorteile es den Eisenbahnern selbst bringt, ist es nötig, zwei Dinge vorauszuschicken.

Der Personalbestand der deutschen Reichsbahn zerfällt in zwei fast gleich grosse Gruppen: etwa 45% aller Bediensteten sind Beamte, etwa 55% stehen im Arbeiterverhältnis.

Ihre Arbeiter rekrutiert die Reichsbahn auf dem allgemeinen Arbeitsmarkt. Der Lohnvertrag verpflichtet sie, ihren Bedarf an Arbeitern durch Vermittlung der öffentlichen Arbeitsnachweise zu decken.

Mit der Anstellung zum Beamten sind eine Reihe Vorteile verbunden: der lebenslängliche Charakter des Dienstverhältnisses; beitragsfreie Pension; Wegfall der Krankenversicherung, da im Krankheitsfalle das volle Gehalt weitergezahlt wird; vielfach auch ein höheres Einkommen. Das Streben einer grossen Anzahl Arbeiter ist deshalb auf eine Anstellung gerichtet.

Im Zusammenhang mit dem Ausbildungswesen ist es folglich wichtig, zu beachten, aus welchen Personalkreisen die Reichsbahn ihre Beamten rekrutiert. Als Bewerber für Beamtenposten kommen drei Gruppen in Betracht:

1. Arbeiter (gelernte und ungelernete) der Reichsbahn.

2. Versorgungsanwärter, das sind mit einem Vorzugsrecht auf Beschäftigung im Zivilleben aus dem Heeres-, Marine- und Polizeidienst Entlassene. (Das Reichsbahngesetz verpflichtet die Reichsbahngesellschaft, 15% aller freien Plätze diesen Versorgungsanwärtern einzuräumen.)
3. Zivilanwärter, also aussenstehende Personen.

Aus der untenstehenden Tabelle ist ersichtlich, dass *theoretisch* den Arbeitern *alle* Laufbahnen offenstehen. Erstens sind eine Anzahl Laufbahnen den Arbeitern allein oder teilweise vorbehalten oder können sie in dieselben eindringen im Wettbewerb mit Versorgungs- und Zivilanwärtern, zweitens können sie nach der Anstellung zum Beamten sich um höhere Stellen bewerben, allerdings wiederum im Wettbewerb mit Zivil- und Versorgungsanwärtern. Auch wenn die „Aussenseiter“ Fachschul- oder Hochschulbildung genossen haben, muss der frühere Arbeiter ihnen nicht zwangsläufig nachstehen; es kann ihm gelingen, ihnen ebenbürtig, ja selbst überlegen zu sein.

An Hand der Tabelle kann man Laufbahnen konstruieren, die mit der Dienstbezeichnung „Arbeiter“ beginnen und mit dem Titel „Oberamtmann“ enden.

Bei Oberamtmann (Besoldungsgruppe 4) ist man noch nicht ganz am Gipfel der Stufenleiter. Die Abteilungsleiter bei der Hauptverwaltung, die Präsidenten und Mitglieder der Bezirksdirektionen und die Amtsvorstände führen die Titel Reichsbahnrat (Besoldungsgruppe 3), Reichsbahnoberrat (Besoldungsgruppe 2) und Direktor (Besoldungsgruppe 1). In der Regel kommen für diese Laufbahnen nur Beamte mit Hochschulbildung (Dr. jur., Dr. rer. pol., Diplom-Ingenieure) in Betracht. Da aber die Beförderung der Amtsmänner auf Posten von besonderer Bedeutung besonderer Regelung vorbehalten ist und Amtsmänner aus den Arbeiterkategorien hervorgehen können, besteht die Möglichkeit der Beförderung zu den höchsten Stellen.

U. E. ist es nicht von Bedeutung, dass der Aufstieg theoretisch unbegrenzt ist — was übrigens auch nur durch Ausnahmefälle zum Ausdruck kommt —, sondern dass die Regel den Aufstieg will und dass das Ausbildungswesen in einem gewissen Masse ein Hebel für den Aufstieg ist. Dies lässt sich an Hand der Aufstellung unter Berücksichtigung der jeweiligen Reihenfolge der Bewerbungskategorien feststellen.

Zur Erläuterung der Tabelle sei noch gesagt, dass die Gehälter nicht das Gesamteinkommen darstellen. Hinzu kommen Wohnungsgeld-, Kinderzuschläge, örtliche Sonderzuschläge und bei gewissen Kategorien auch Nebengebühren (Stellenzulagen, Kilometergelder und dgl.). Die Gehälter und die Besoldungsgruppen sind lediglich angeführt, um einen Ueberblick über die Rangordnung und die sich aus derselben ergebenden materiellen Unterschiede zu gestatten.

Rekrutierung und Ausbildung der Beamten der Reichsbahn.

Kategorie	Besoldungsgruppe	Gehalt	Als Bewerber kommen in Betracht:	Geforderte Schulbildung	Ausbildung	
					vorherige Beschäftigung	Dauer der eigentlichen Ausbildung
Bahnwärter	17	1500—2150	a) Arbeiter der Reichsbahn	Volksschule	hauptsächlich Bahnunterhaltungsarbeit	6 Monate
Amtsgehilfen	16	1500—2200	b) Versorgungsanwärter	idem	—	6 Monate
			a) Versorgungsanwärter	idem	—	6 Monate
Maschinisten	15	1500—2350	b) Arbeiter der Reichsbahn	idem	nicht besonders vorgeschrieben	6 Monate
			Arbeiter der Reichsbahn	idem	1 Jahr in einer Lok-Werkstätte 1 Jahr Wartung von Dampfkesseln	
Materialaufseher	15	1500—2350	a) Versorgungsanwärter	idem	—	6 Monate
Materialmeister ¹⁾	12	1900—2600	b) Arbeiter der Reichsbahn	idem	in einem Stofflager	6 Monate
			Materialaufseher	idem	—	
Leitungsaufseher	15	1500—2350	Telegraphenunterhaltungsarbeiter der Reichsbahn	idem	2 1/4 Jahr als Hilfskraft beim Leitungsaufseher 1/4 Jahr in Telegr. Werkstätte	"
Leitungsmeister ¹⁾	12	1900—2600	Leitungsaufseher	idem	—	"
Rottenführer	15	1500—2350	Arbeiter der Reichsbahn	idem	2 Jahre Bahnunterhaltung	6 Monate
Rottenmeister ¹⁾	12	1900—2600	Rottenführer	idem	—	"
Lokomotivheizer	13	1700—2600	Arbeiter der Reichsbahn	idem	Meistens als Maschinenputzer, Kohlenlader. 12 Monate Beschäftigung als Werkhelfer	"
Lokomotivführer ²⁾	11	2000—2700	a) Handwerker d. Reichsbahn	idem	2 Jahre in einer Lokomotivwerkstätte; 1 1/2 Jahr Fahrzeit als Lokomotivheizer	
			9	2350—3500	b) in mässiger Zahl Lokomotivheizer	idem
Wagenaufseher	14	1600—2400	Handwerker der Reichsbahn	idem	12 Monate in einer Wagenwerkstätte	6 Monate Beschäftigung im Fahrdienst
Wagenmeister ¹⁾	11	2000—2700	Wagenaufseher	idem	—	
Werkführer für Stellwerke	11	2000—2700	Handwerker der Reichsbahn	idem	Schlosser, Schmied, Mechaniker	1 Jahr
			idem	idem	3 Jahre in der Telegraphenwerkstätte und 3 Jahre bei Arbeiten auf der Strecke	
Telegr.-Werkführer	11	2000—2700	idem	idem	—	
Telegr.-Werkmeister ¹⁾	9	2350—3500	Telegr. Werkführer d. Reichsb.	idem	—	
			15	1500—2350	a) Arbeiter der Reichsbahn	idem
Rangierer	15	1500—2350	b) Versorgungsanwärter	idem	idem	idem
			Rangierer der Reichsbahn	idem	—	
Rangiermeister ¹⁾	12	1900—2600	a) Beamte anderer Dienstzweige, die für ihren bisherigen Dienst untauglich geworden sind	idem	—	je nach den Umständen
Bahnhofschafter	15	1500—2350	b) Versorgungsanwärter	idem	—	2 Monate
			c) invalide Arbeiter der Reichsbahn	idem	—	1 Monat
Ladeschaffner	15	1500—2350	a) Arbeiter der Reichsbahn	idem	21 Monate als Güterboden- oder Gepäckarbeiter	3 Monate
			b) Versorgungsanwärter	idem	—	6 Monate
Lademeister ¹⁾	12	1900—2600	Ladeschaffner	idem	—	
Triebwagenschaffner	15	1500—2350	a) Arbeiter der Reichsbahn	idem	3 Monate bis 4 Jahre, je nach dem Dienstzweig aus dem der Arbeiter stammt	2—4 Monate Beschäftigung als Werkhelfer
			b) Versorgungsanwärter	idem	—	idem
Triebwagenführer	13	1700—2600	Triebwagenschaffner	idem	—	
			15	1500—2350	a) Arbeiter der Reichsbahn	idem
Zugschaffner	15	1500—2350	b) Versorgungsanwärter	idem	—	4 Monate im Güterzugdienst, 4 Wochen im Personenzugdienst
			Zugschaffner der Reichsbahn	idem	—	
Zugführer	10	2100—2800	a) Arbeiter der Reichsbahn	idem	1 Jahr Bahnunterhaltung	3 Monate
Weichenwärter	15	1500—2350	b) Versorgungsanwärter	idem	—	6 Monate
Stellwerksmeister ¹⁾	12	1900—2600	Weichenwärter der Reichsbahn	idem	—	
Werkführer (elektrotechnischer und wärmetechnischer Fachrichtung, sowie für Gas- und Wasserwerke)	11	2000—2700	a) Handwerker der Reichsbahn	idem	4 Jahre Tätigkeit als Handwerker, davon 2 in einer Eisenbahnwerkstätte	6 Monate
			b) Versorgungsanwärter (Handwerker)	idem	—	6 Monate
Werkmeister (Fachrichtung wie vor) ¹⁾	9	2350—3500	Werkführer der Reichsbahn	idem	—	
Werkmeister elektrotechnischer Fachrichtung	9	2350—3500	a) Handwerker der Reichsbahn	idem	7 Jahre als Handwerker, davon mindestens 5 bei der Reichsbahn in einer Werkstätte	1 Jahr
			b) Versorgungsanwärter (Handwerker)	idem	—	1 Jahr
Werkmeister (Ausbesserungs- und Bahnbetriebswerke - Dampftrieb.)	9	2350—3500	Handwerker der Reichsbahn	idem	7 Jahre als Handwerker, davon mindestens 5 in einer Eisenbahnwerkstätte	1 Jahr

Kategorie	Besoldungsgruppe	Gehalt	Als Bewerber kommen in Betracht:	Geforderte Schulbildung	Ausbildung	
					vorherige Beschäftigung	Dauer der eigentlichen Ausbildung
Technische Assistenten	11	2000—2700	a) Zivilanwärter	Volksschule und Fachschule	1 bis 5 Jahre praktische Tätigkeit, je nach der Art und dem Grad der Fachschulbildung	2 Jahre
			b) Versorgungsanwärter	idem	—	2 Jahre wird im Einzelfalle bestimmt
			c) Beamte der niederen Besoldungsgruppen	idem	—	—
Technische Sekretäre ¹⁾	9	2350—3500	technische Assistenten	Reifezeugnis einer anerkannten technischen Fachschule	2-jährige Durchbildung in einem der Fachrichtung entsprechenden Handwerk	3 Jahre
Technische Obersekretäre	7	2800—5000	a) Zivilanwärter	idem	Erlernung eines der Fachrichtung entsprechenden Handwerks	3 Jahre
			b) Versorgungsanwärter	idem	in der Regel wie Versorgungsanwärter	tunlichst weniger als 3 Jahre
			c) technische Beamte der niederen Besoldungsgruppen	Ausreichende Allgemeinbildung und genügende technische Vorbildung	nicht besonders vorgeschrieben	10 Monate 10 Monate 2 Jahre 1 Jahr
Betriebsassistent (männliche und weibliche)	14	1600—2400	a) Arbeiter der Reichsbahn	Volksschule	—	10 Monate
			b) Versorgungsanwärter	idem	—	10 Monate
			c) Zivilanwärter	idem	—	2 Jahre
Assistenten	11	2000—2700	a) Versorgungsanwärter	idem	—	1 Jahr
			b) Betriebsassistenten (männl. und weibliche und andere Beamte der niederen Besoldungsgruppen)	—	—	—
Sekretäre ¹⁾	9	2350—3500	Assistenten (männl. und weibl.)	Reife für Oberprima einer neunstufigen höheren Lehranstalt	—	3 Jahre
Obersekretäre	7	2800—5000	a) Zivilanwärter	Gleichwertige Allgemeinbildung	—	2 Jahre
			b) Versorgungsanwärter	idem	—	auf Wunsch bis zu 2 Jahren
			c) Assistenten und Sekretäre (männl. und weibliche)	—	—	—
Oberinspektoren	6	4100—5800	Obersekretäre (technische u. nicht technische)	—	—	—
Amtmänner	5	4800—7000	Oberinspektoren (technische u. nichttechnische)	—	—	—
Oberamt männer	4	4800—7800	Amtmänner	—	—	—

Anmerkungen: Das Zeichen — bedeutet, dass die Rubrik nicht in Frage kommt; das Zeichen „ bedeutet, dass die Rubrik entfällt auf Grund der Bestimmungen über die Zulassung in die vorhergehende Laufbahn.

Bedeutung des bekleideten, oder des zur Erlangung der Beförderung zu bekleidenden Postens.

2) Lokomotivführer werden zuerst als Reservelokomotivführer in Besoldungsgruppe 11 angestellt; sobald ihre ständige Beschäftigung als Lokomotivführer sichergestellt ist, erfolgt die Beförderung in Besoldungsgruppe 9.

1) Beförderung in diese Stellen erfolgt auf Grund des Dienstalters und der

Die Lage der französischen Eisenbahner.

Die Französische Landesföderation der Eisenbahner hat sich auch im Jahre 1928 weiter entwickelt.

In acht Monaten (vom Januar bis August 1929) sind ihr 12 735 neue Mitglieder beigetreten, d. s. 3 794 mehr als der kommunistischen (unitarischen) Eisenbahnerorganisation. Ihr Tätigkeitsbereich erstreckt sich auf die grossen Eisenbahngesellschaften (Eisenbahn von Elsass und Lothringen, französische Ostbahnen, Staatsbahnen, Südbahnen, Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahnen, Paris-Orleans-Bahn, französische Nordbahn, Pariser Ringbahn), auf die Nebenbahnlinien in Algerien, Tunis, in den Kolonien und auf die Gepäckträger in Bahnhöfen und die Internationale Schlafwagen-gesellschaft.

Auch in diesem Jahre hat sie sich zugunsten der während des Streiks vom Jahre 1920 entlassenen Eisenbahner verwendet. Auf gesetzgeberischem Wege liess sie die Möglichkeit der Auferlegung einer Pension für die Entlassenen festlegen und beim Parlament zu diesem

Zwecke einen Entschliessungsentwurf unterbreiten.

Was die Gehälter betrifft, so hat die Organisation den Eisenbahnern auf den Hauptlinien im Jahre 1929 hintereinander zwei Aufbesserungen gesichert, die eine mit Wirkung ab 1. Januar 1929, wodurch der Grundlohn vom Jahre 1920 (Fr. 3 800.—) eine Erhöhung durch den Koeffizienten 1,9 (Fr. 7 220.—) erfuhr und die andere mit Wirkung ab 1. Juli 1929, wodurch der Grundlohn vom Jahre 1920 (Fr. 3 800.—) durch den Koeffizienten 2 (Fr. 7 600.—) vervielfacht wurde. Ferner ist es ihr gelungen, eine Erhöhung der Ortszuschläge und der Familienzulagen vom dritten Kinde an durchzusetzen. Die Aktion für die Aufwertung der Löhne und Gehälter wird noch stets fortgesetzt.

Was die Pensionsverhältnisse betrifft, so ist es dem Verband gelungen, eine Dienstalterszulage zu erlangen, ferner die Vereinheitlichung der Pensionsverhältnisse des Personals auf den Hauptbahnen, eine Pensionsrechnung auf Grund des Durchschnittsgehaltes der drei besten Jahre, Pensionsberechtigung spätestens im Alter von 55 Jahren für alle

Bediensteten, Anspruch auf gestundete Pension spätestens im Alter von 55 Jahren, Einrechnung der am Jahresende zahlbaren Gratifikationen und Wirtschaftsprämie in den bei Errechnung der Pension zugrunde zu legenden Gehalt, ein Mindestsatz von Fr. 5 000.— für die Grundpension, Erhöhung der Pensions- und Familienzulagen, Einsetzung von Pensionsausschüssen und Erweiterung der Befugnisse der „Commissions de Réforme“ *). Diese Errungenschaften sind das Resultat des starken Druckes, den die Föderation sowohl auf die öffentlichen Behörden als auch auf das Parlament ausgeübt hat. Diesen Druck übt sie heute noch beim Parlament aus, um die Annahme eines Pensionsgesetzes für die Eisenbahner zu sichern, das die Schaffung einer autonomen Pensionskasse vorsieht, an deren Verwaltung das Personal beteiligt ist.

In Sachen der Arbeitszeitregelung hat die Föderation im Mai d. J. einen Ministerialbeschluss zur Einführung des Achtstundentages in Algerien und im

*) Ausschüsse, die sich mit Beschwerden gegen Degradierungen oder den Abbau von Bediensteten wegen Dienstuntauglichkeit befassen.



Einiges über die Kraftfahrer- bewegung in Lettland.

Der kürzlich der I. T. F. beigetretene lettländische Berufskraftfahrer-Verband gibt uns nachstehende kurze Schilderung über seine Entstehung und Entwicklung:

„Ohne jede Hilfe von anderer Seite ist der lettländische Berufskraftfahrer-Verband am 3. Januar 1929 gegründet worden. Bis 1. Juni d. J. hatte er in Riga 184 Mitglieder um sich geschart. Da er sich nur etwa zur Hälfte aus eigentlichen Berufskraftfahrern, die in einem Arbeits- oder Dienstverhältnis stehen, zusammensetzt—der Rest sind kleine Kraftdroschenbesitzer (Selbstfahrer) — und der Allgemeine Gewerkschaftsbund eine eigene Abteilung für Kraftfahrer führt, liessen ihm die Gewerkschaften bisher keine direkte Hilfe angedeihen. Der Verband stand in schlechtem Rufe; er galt als bürgerlich.

Unser Sekretär erlangte bei einer Gesellschaft eine Anstellung als Garagenarbeiter und Benzinverkäufer an einer Tankstelle, wo unseren Mitgliedern der Betriebsstoff zu einem Vorzugspreise geliefert wurde. Diese Tankstelle wurde zum Mittelpunkt unserer Agitation; auch standen uns dort Räume zu kleinen Versammlungen kostenlos zur Verfügung. Innerhalb 6 Wochen zählten wir 350 Mitglieder, darunter 104 Omnibusfahrer. Deren Löhne betrug damals 120 bis 150 Lats (1 Lat = ca. 80 Pfennig) monatlich; an den sozialen Errungenschaften, in deren Genuss die übrigen Arbeiter stehen, hatten sie wenig Anteil.

September d. J. einen ähnlichen Beschluss für das Personal der Internationalen Schlafwagengesellschaft erwirkt. Sie arbeitet weiter für die Verbesserung der Arbeitszeitbestimmungen für das Fahrpersonal, die Lokomotivfahrer und Heizer und für die Einführung des Achtstundentages bei den privaten Eisenbahnen.

Die französische Eisenbahner-Föderation hat sich auch mit den verschiedenen, die Sicherheit betreffenden Fragen beschäftigt. Vor allem erstrebt sie die Einsetzung von Personaldelegierten im Sicherheitsüberwachungsdienst, die Annahme eines bereits in der Parlamentskommission für Oeffentliche Arbeiten günstig beurteilten Gesetzentwurfes für die Einführung der automatischen Kupplung; sie fordert die allgemeine Durchführung der Versuche mit dem Sicherheitsapparat Rodolausse und Massnahmen zur Verminderung und Verhütung der Unfälle, welche sich infolge der Entwicklung der elektrifizierten Linien, besonders aber auf den Süd- und Paris-

Am 13. Juli nachts wurde in der 3. Mitglieder-Versammlung der Streik für Riga beschlossen. Nur 50 Omnibusfahrer nahmen an der Versammlung teil, während 210 Omnibusfahrer in die Bewegung verwickelt waren. Schon nach dreitägigem Streik kam es zum Abschluss eines Tarifvertrages, unter den, von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, alle lettländischen Omnibusfahrer fallen. Eine der grössten Omnibusgesellschaften musste sogar nach dreiwöchigem Streik, bei dem es zu keiner Einigung kam, den Bankrott erklären. Heute beträgt der Tariflohn für sämtliche Omnibusfahrer 160 Lats im Monat. Vertragsmässig ist ferner ein Ueberstundenzuschlag, ein wöchentlicher Ruhetag und ein jährlicher Urlaub von 14 Tagen zu gewähren; die Unternehmer haben die Arbeitsmittel zu stellen. Ferner ist die Wahl einer Tarifkommission vorgesehen.

Unsere Organisation hat jetzt einen Gesamtmitgliederstand von 780 Köpfen aufzuweisen.“

Neuer Arbeitsvertrag für die Fuhrleute und Lastkraftwagenfahrer in Rotterdam (Holland).

Für diese Arbeiter wurde mit dem Spediteur-Arbeitgeberverein mit Wirkung ab 1. September ein Kollektivvertrag geschlossen. Nachstehend die wichtigsten Vertragsbestimmungen: Der Lohn beträgt für Fuhrleute unter 22 Jahren fl. 27.50, über 22 Jahre fl. 29.50, für Lastwagenfahrer auf Wagen mit einem Tragvermögen bis zu 1 Tonne fl. 25.—, von 3 Tonnen fl. 29.50 und von über 3 Tonnen fl. 31.50 wöchentlich. Gelegenheitsarbeiter erhalten für einen halben Tag fl. 2.80, für den ganzen Tag fl. 5.60. Die *Arbeitszeit* beträgt 11 1/2 Stunden, wovon eine Stunde für Essenspause in Abzug zu bringen ist. Die ausschliesslich zum Nachhausefahren,

Orleans-Bahnen ereignet haben.

Die soeben stattgefundenen Wahlen für die Personalvertretung in den Bahnverwaltungen haben gezeigt, dass sich die Föderation einer wachsenden Beliebtheit und eines wachsenden Einflusses bei den Eisenbahnern erfreut.

Zur Verbesserung der Gehaltsverhältnisse der Bediensteten bei den Nebenbahnen hat die Föderation verschiedene Kämpfe geführt, wobei selbst zur Arbeitseinstellung gegriffen wurde.

Das von ihrem Kongress im Jahre 1928 aufgestellte gewerkschaftliche und soziale Programm lässt ihr noch ein sehr grosses Betätigungsfeld, das die Fortsetzung ihrer kühnen Bestrebungen noch auf lange Zeit hinaus notwendig macht.

Heute ist aber nach den Erschütterungen, welche die Organisation infolge des Streiks vom Jahre 1920 und der darauf gefolgt, von sehr hässlichen Beleidigungen begleiteten Spaltung ein entschiedener Aufstieg festzustellen und es ist bereits fruchtbare Arbeit geleistet worden.

J. JARRIGION.

zur Einstellung oder Versorgung der Pferde oder Aufbewahrung des Materials nötige Zeit gilt nicht als Ueberzeit. Der *Ueberstundensatz* beträgt für alle Arbeiter 30 Cents je halbe Stunde, bei einem 50%igen Zuschlag für die Zeit zwischen 12 und 4 Uhr nachts. Die Stallwache an Sonntagen erhält fl. 1.— in der Stunde, mindestens aber fl. 3.—. Bei Arbeit zwischen Samstag nacht 12 und Montag früh 4 Uhr (Stallwache ausgenommen) wird 60 Cents je halbe Stunde bezahlt. Als Sonntage werden angesehen der Neujahrstag, der erste Weihnachtsfeiertag und Himmelfahrtstag. An *Ferien* werden gewährt: 3 Tage im Jahr für feste Arbeiter und bei ununterbrochenem Arbeitsverhältnis von je 4 Monaten, je ein Tag für Gelegenheitsarbeiter.

Dieser Vertrag bedeutet für viele Chauffeure eine bedeutende Verbesserung. Die Lohnerhöhung macht 1—7 Gulden wöchentlich aus. Auch die nicht dem Arbeitgeberverband angehörigen Arbeitgeber schicken sich an, ihre Arbeiter nach dem Vertrag zu bezahlen, obgleich es der Organisation nicht in jedem Fall gelingt, den Unternehmer zur Abgabe seiner Unterschrift zu bewegen. Viele Arbeiter kommen durch diesen Vertrag auch zum ersten Mal in den Genuss von Ferien.

Ein Vertrag zwischen dem Kraftfahrer- verband und der Kraftdroschkenfirma A. T. A. M. in Den Haag (Holland).

Wiederholte Male entstand unter dem Personal dieses Unternehmens wegen Entlassung von Bediensteten Unruhe. Im August gelang es nun dem beim Transportarbeiterverband angeschlossenen Kraftfahrerverband, mit der Firma einen Vertrag zu schliessen, der im wesentlichen folgendes enthält: Bei berechtigter Entlassung (z. B. wegen Betrugs, Trunkenheit, Verweigerung des Dienstes, unverschämter oder unhöflicher Behandlung der Kundschaft) enthält sich die Organisation jeglicher Einmischung. Ihre Führer sind aber befugt, Schritte zu unternehmen, um den Betroffenen Strafmilderung zu sichern. Das Risiko für unerlaubte Handlungen hat also der Betreffende allein zu tragen. Kraftfahrer, die durch ihr Betragen, durch Nachlässigkeit, wiederholt begangene Fehler oder Unterlassungen die Vermutung aufkommen lassen, dass sie sich nicht für den Betrieb eignen oder ihre Entlassung ins Auge gefasst werden muss, soll nochmals Gelegenheit gegeben werden, sich zu bessern, nachdem die Organisation vorher von dem Fall verständigt wurde und darüber mit der Direktion und dem betreffenden Arbeiter gesprochen hat.

Dieser Vertrag bietet eine gewisse Sicherheit gegen willkürliche Entlassungen. Ferner haben die Gewerkschaftsführer die Möglichkeit, vorher mit dem betreffenden Chauffeur zu sprechen und ihn auf das aufmerksam zu machen, was er zu gewärtigen hat, falls er nicht anders wird.

STRASSEN BAHNEN

*Ende des Strassenbahnerstreiks in
Dublin (Irland).*

In der vorigen Nummer haben wir mitgeteilt, dass in diesem Arbeitskonflikt eine Untersuchungskommission eingesetzt wurde, zu dem Zwecke, die Ursachen des Streites zu prüfen und zu versuchen, eine Verständigung herbeizuführen. Am 15. September kam die Kommission mit ihrem Bericht heraus, der für das Personal sehr günstig ausfiel, indem er die vorgeschlagene Gehaltskürzung von 10% entschieden verwarf; er rief jedoch dem Personal, die Kürzung von 1 shilling wöchentlich, welche im April d. J. hätte in Kraft treten sollen, aber hinausgeschoben wurde, anzunehmen. Eine Personalversammlung erklärte sich damit einverstanden, worauf auch die Gesellschaft auf ihre weiteren Forderungen verzichtete. Bemerkenswert ist, dass in dem Bericht die schlechte finanzielle Lage der Gesellschaft einerseits auf eine kurzfristige Politik ihrer Leitung und andererseits auf den Wettbewerb der Kraftverkehrsunternehmen zurückgeführt wird. Die Kommission erblickt eine Lösung entweder in der Kommunalisierung aller öffentlichen Verkehrsmittel oder in der Einsetzung einer mit weitgehenden Befugnissen ausgestatteten Aufsichtsbehörde für die Zulassung von Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr, die Festsetzung der Tarife, die Aufstellung von Dienstplänen und die Wegeunterhaltung.

*Eintägiger Streik bei der Breslauer
Strassenbahn (Deutschland).*

Bei den Verhandlungen, welche in Breslau zwecks Neuabschluss des Kollektivvertrages der Bediensteten der Stadt Strassenbahnen stattfanden, machte der Magistrat als letztes Angebot verschiedene Zugeständnisse, die die Organisation aber nicht befriedigte; diese wandte sich deshalb an die Bezirksschiedsstelle, welche am 14. August einen Schiedsspruch fällte des Inhalts, dass die für die Führer und Schaffner vorgesehenen Zulagen, die für den 1. April 1930 angeboten waren, bereits ab 1. Juli 1929 gezahlt werden. Gegen diesen Schiedsspruch legte der Magistrat Breslau Berufung beim Zentrallausschuss ein, der in seinem Schiedsspruch vom 5. September an dem Angebot der Gemeinde festhielt. Als Protest gegen diesen Beschluss trat das Strassenbahnpersonal am 8. September in den Streik, der noch am Abend des selben Tages auf einen Vorschlag des Schlichters, wonach die Erhöhungen nicht am 1. Juli, sondern am 1. Oktober in Kraft treten sollen, endigte. Die neuen Löhne (ausschliessl. der Zulagen) schwanken im Falle der Führer und

Schaffner zwischen 190,06 und 193,69 Mark, der Bahnwärter zwischen 172,64 und 183,04 Mark und der Weichensteller zwischen 168,48 und 183,04 Mark. Die Fahrer erhalten ferner eine Zulage von 75 Pfennig täglich oder 20 Mark monatlich und ab 1. Oktober eine solche von 80 Pfennig täglich oder 21 Mark monatlich, die Schaffner 4 bzw. 5 Mark monatlich.

*Kollektivvertrag für das Personal der
Strassenbahn in Klagenfurt
(Oesterreich).*

Im Frühjahr dieses Jahres hat der Freie Gewerkschaftsverband bei der Direktion der Klagenfurter Strassenbahn den Entwurf zu einem Arbeits- und Lohnvertrag eingebracht. Bisher bestand ein derartiger Vertrag nicht, was sich auch wiederholt nachteilig auf das Personal ausgewirkt hat. Vor der Einleitung von Verhandlungen mit der Gewerkschaft hat der Verwaltungsrat der Strassenbahngesellschaft gefordert, dass auch die christlichen und nationalistischen Gewerkschaften zugezogen werden. Die am 10., 15. und 16. Juli stattgefundenen Verhandlungen führten zum Abschluss eines für das ganze Personal gültigen, am 1. August 1929 in Kraft getretenen Vertrages. Die Hauptbestimmungen des Vertrages erstrecken sich auf folgendes: normale wöchentliche Arbeitszeit von 48 Stunden; Vor- und Abschlussarbeiten sowie die Umkehr- und Stehzeiten des Fahrpersonals werden als Arbeitszeit angerechnet. Schaffnern wird für die Abrechnung 15 Minuten Zeit gelassen. Bei Dienstleistung an einem freien Tage entsteht Anspruch auf ein Ersatzruhetag; kann dieser nicht gewährt werden, so wird dafür eine entsprechende Ueberstundenvergütung ausbezahlt, die dem Anderthalbfachen des gewöhnlichen Lohnes entspricht, wenn zwischen 6 bis 22 Uhr gearbeitet wird und dem Zweifachen bei Arbeit von 22 bis 6 Uhr. Werkstätten- und Streckenarbeiter erhalten bei Arbeit von 22 bis 7 Uhr oder an Sonn- und den vertraglichen Feiertagen den doppelten Satz. Das fest angestellte Personal wird nach der Besoldungsordnung der Gemeindebeamten der Stadt Klagenfurt einschl. aller Zulagen und Nebengebühren, entlohnt. Die Aushilfsbediensteten des Verkehrsdienstes erhalten 0,84 bis 1,08 Schilling in der Stunde, während Werkstätten- und Streckenarbeiter (entsprechend ihrer Tüchtigkeit und ihrer Dienstjahre) Stundenlöhne von 0,85 bis 1,40 Schilling erhalten. Der Urlaub richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen. Nach 2 Dienstjahren haben die Festangestellten bei Krankheit Anspruch auf die Differenz zwischen dem Krankengelde und ihren vollen Bezügen während 3 Monaten. Ferner erhalten alle Festangestellten eine jährliche Gratifikation in Höhe eines Monatsgehältes, die in zwei gleichen Teilen jeweils am 1. Juli und 1. Dezember ausbezahlt wird. Stundenlöhner erhalten eine Sondervergütung von vier Wocheneinkom-

men. Alle Bediensteten, Arbeiter und Pensionisten erhalten für sich, ihre Frauen und Kinder Freifahrtscheine auf allen Strassenbahnlinien. Das Fahrpersonal erhält alle zwei Jahre einen Winter- und Sommeranzug und jedes Jahr eine Kappe. Die Wagenführer erhalten ausserdem alle 4 Jahre und Schaffner alle 5 Jahre einen Mantel.



*Ein Sieg für die Hafendarbeiter von
St. Nazaire.*

Da der Kollektivvertrag für den Hafen von St. Nazaire am 31. August abgelaufen war, forderte der lokale Hafendarbeiterverband eine Erhöhung des täglichen Grundlohnes von 37,40 auf 40 Franken. Nachdem die Unternehmer auf diese Forderung tiefstes Stillschweigen bewahrten, ordnete der Verband an, dass keine Mehr- und Stückarbeit verrichtet werden darf; die Folge davon war eine starke Unordnung bei den Hafendarbeiten. Die Arbeitgeber sahen sich dadurch veranlasst, eine Erhöhung der Tagelöhne auf 38,40 Franken anzubieten, was die Arbeiter ablehnten. Bei den darauf eingeleiteten Verhandlungen wurde vereinbart, den Fall dem Zweiten Bürgermeister von St. Nazaire zu unterbreiten, der sich zugunsten der Docker aussprach und einen Grundlohn von 40 Franken täglich empfahl; die Stücklohnsätze sollten eine entsprechende Erhöhung erfahren und die neue, ab 1. September gültige Vereinbarung auf ein Jahr in Kraft bleiben. Beide Teile haben diesen Schiedsspruch angenommen.

*Zur Frage der Gesundheitsschädigung
beim Lastentragen.*

In der September-Nummer der vom Internationalen Arbeitsamt herausgegebenen *Internationalen Rundschau der Arbeit* sind die Ergebnisse der Erhebungen über die Verhältnisse, welche hinsichtlich des Tragens schwerer Lasten in den einzelnen Ländern herrschen, wie folgt kurz veröffentlicht worden:

In einzelnen Fällen waren die Lasten 30 kg schwer (gewisse Holzlasten in Antwerpen), 30 bis 40 kg (Bananenbündel in den Hafen der Vereinigten Staaten), 70 kg (Kaffeesäcke in den Vereinigten Staaten), in der Regel überstiegen aber die Lastengewichte diese Zahlen. Sie schwankten zwischen 85 und 101 kg in Antwerpen und zwischen 100 und 120 kg in Marseille und Cardiff. Die Untersuchung in Russland hat folgendes Zahlenmaterial ergeben: 96 kg (6 Pud), von Arbeitern getragen, die Eisenbahnloris beladen (Hessin); 80 bis 160 kg (5 bis 10 Pud) von Wolga-Leichterschiffen getragen; im Falle der Träger von Astra-

chan geben die verschiedenen Verfasser voneinander abweichende Zahlen auf; so wurden bei einer Untersuchungsreihe (Smirnov) Lasten im Gewichte von 128 bis 240 kg (8 bis 15 Pud) und in einer andern (Goljanitsky) solche von 80 bis 320 kg (5 bis 20 Pud) festgestellt. In Belgien müssen verschiedene Arbeiterkategorien in gewissen Flachsmühlen Flachsballen im Gewichte von bis zu 200 kg handhaben. In Genua ist die Frage der Traglasten durch Festsetzung eines Höchstgewichtes von 100 kg für Docker gelöst worden. In Wirklichkeit übersteigt aber die Tragleistung der Docker auch dieses Höchstmass; die Zahl der auf diese Uebung zurückzuführenden Unfälle ist jedoch anscheinend sehr gering.

Eine im Jahre 1927 in Deutschland vorgenommene Untersuchung der bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Gewerkschaft hat ergeben, dass die Tragleistung der Arbeiter in drei Viertel der untersuchten gewerblichen Betriebe 100 und mehr kg betrug. Die Untersuchung erstreckte sich auf 13 025 Arbeiter und ergab, dass diese schwere Arbeit starke Gesundheitsschädigungen nach sich zog.

Der englische Innenminister teilte auf eine am 24. März 1927 im Unterhaus an ihn gerichtete Frage mit, dass eine Untersuchung der Britischen Gewerbeaufsicht ergeben habe, dass Arbeiter Lasten bis zum Gewichte von 224 engl. Pfd. (101 kg) und in Ausnahmefällen (wenn ein oder zwei andere Arbeiter helfen) bis zu 336 engl. Pfd. (152 kg) tragen; Schädigungen seien aber nicht festgestellt worden.

Die blosser Feststellung des Gewichtes genügt aber nicht, um den Ermüdungsgrad und die Unfallgefahr aufzuzeigen, die es für die Arbeiter mit sich bringt. Gleichzeitig mit der gehandhabten Last müssen auch die Bedingungen erwogen werden, unter welchen die Arbeit verrichtet werden muss, so die zurückgelegte Wegstrecke, die erklimmten Steigungen, die Höhe, auf welche Lasten gehoben werden müssen, die Häufigkeit einer solchen Anstrengung und die tägliche Arbeitszeit. Alle diese Bedingungen sind in den einzelnen Ländern verschieden.

Die Arbeitszeit bei Tag oder Nacht beträgt in der Regel 8 Stunden für Hafendarbeiter (Antwerpen, Marseille, Genua, Triest); sie steigt in gewissen Ausnahmen auf 9 (Triest), 10 (Marseille, Genua) und sogar auf 10 1/2 Stunden (Antwerpen).

Die mit der Last zurückgelegten Wegstrecken weichen ebenfalls ziemlich stark voneinander ab; sie betragen 8 (Minimum für Antwerpen) bis 50 m (Maximum für Cardiff). Die Neigungsverhältnisse der Weglänge schwanken zwischen einer Höhe von 0 bis 5, höchstens 6 m (Antwerpen). Die Docker stehen im Alter von 17 bis 60 oder 70 Jahren (Antwerpen, Genua).

SEELEUTE

Der schwedische Seemannsverband feiert sein fünfzehnjähriges Bestehen.

Am 15. September 1929 waren es 15 Jahre, seit der schwedische Seemannsverband gegründet wurde. Das ist für eine gewerkschaftliche Organisation gewiss kein hohes Alter, doch die Geschichte des Verbandes bietet für die Leser, besonders für eine Reihe von Seemannsorganisationen, manches Interessante.

Schon im Jahre 1895 gab es eine schwedische Seeleute- und Heizer-Föderation, eine Abteilung der Transportarbeiter-Föderation. Der grosse Streik vom Jahre 1909 versetzte ihr einen schweren Schlag, von dem sie sich nicht mehr erholen konnte. Als Anfang 1914 eine Anzahl Heizer auf den Gedanken kamen, eine besondere Schiffsheizerorganisation zu schaffen, hatte die alte Gewerkschaft im Grunde genommen aufgehört zu bestehen. Die neue Heizerorganisation erhielt den Namen „Schwedischer Heizerverband“ und beschränkte sich darauf, ausschliesslich das Maschinenraumpersonal auf den Handelsschiffen zu organisieren. Sie weigerte sich, Mitglieder des Deckpersonals aufzunehmen in der Annahme, dass diese sie bei ihrer Tätigkeit behinderten. Man muss nämlich wissen, dass sowohl damals wie heute die Heizer aus den Städten und grossen Industriezentren herangezogen wurden, wo die Gewerkschaften schon festen Fuss gefasst hatten, während die grosse Mehrzahl der Deckmannschaften aus den Fischerdörfern und vom Lande kamen.

Dem Beispiel des Heizerverbandes folgend, gründeten wir am 15. September 1914 in einer in Gothenburg abgehaltenen Versammlung den schwedischen Seemannsverband. 17 Seeleute wohnten dieser Versammlung bei. Es kann gesagt werden, dass die Anfänge bescheiden waren. Zunächst war die Arbeit sehr schwierig, doch die Minen und Torpedos des Weltkrieges kamen uns zuhilfe. Sie erhöhten beständig die den Mannschaften drohenden Gefahren und ermöglichten uns so, eine Lohnbewegung nach der anderen zu führen.

Bei diesen Bewegungen sind wir folgendermassen vorgegangen: In dem Augenblicke, wo ein Schiff den Hafen verlassen sollte, beriefen die Agitatoren des Verbandes an Land eine Versammlung der Mannschaft ein, wonach erklärt wurde, dass das Schiff nicht ausfahren werde, wenn der Mannschaft nicht zuvor schriftlich gewisse Zugeständnisse bezüglich der Heuern gemacht würden. Die Forderungen wurden nach und nach erhöht und die Seeleute wurden, da sie den Nutzen der gewerk-

schaftlichen Organisationen erkannten, mehr geneigt, sich zu organisieren. Es kann behauptet werden, dass in keinem anderen Land während des Krieges so hohe Heuern bezahlt wurden wie gerade in Schweden. Die Reeder versuchten aber nach Einstellung der Feindseligkeiten, die Seeleute wieder auf den Vorkriegsstand zurückzudrängen. Dadurch entstand ein grosser Arbeitskampf. Ende Dezember 1918 erklärte der schwedische Seemannsverband einen Streik, der fast einen Monat dauerte; während dieses ganzen Zeitraumes war die schwedische Schifffahrt grösstenteils stillgelegt. Die Aktion hatte zum Ergebnis, dass die Regierung einen Ausschuss einsetzte, der schliesslich einen Vorschlag dahin machte, die Heuern um einen gewissen Satz zu erhöhen; dieser Satz entsprach ungefähr den vor dem Streik gestellten Forderungen der Gewerkschaft und überstieg das Angebot der Reeder um ca. 20%. Es war uns aber nicht möglich, den Vorschlag anzunehmen, weil wir von der Internationalen Seeleute-Föderation, der wir damals angehörten, die telegraphische Weisung erhielten, keinen Vertrag zu schliessen, der weniger als 15 Pfund für die Matrosen vorsieht. Nach einem spontanen, dreitägigen Streik wurde eine Vereinbarung getroffen, die eine Heuererhöhung von 30 bis 40% brachte.

Darnach trat eine Krisenzeit ein und im Frühjahr 1921 machten die Reeder ihre Absicht bekannt, die Heuern um mindestens 30% zu kürzen. Wir stürzten uns in einen ergebnislosen Streik. Vor der Einleitung unserer Bewegung waren 52% der Flottentonnage aufgelegt und soweit die Schiffe noch im Betrieb waren, nur zur Hälfte beladen. Im ganzen Lande herrschte eine schreckliche Arbeitslosigkeit und mit Leichtigkeit hätten die Reeder ihre Schiffe mit Streikbrechern bemannen können, wenn es ihnen der Mühe wert gewesen wäre. Den Streik mussten wir verlieren. Wir waren nicht so klug, als sich die Gelegenheit dazu geboten hatte, einen Vertrag zu schliessen, sondern hatten vorgezogen, ohne einen solchen zu fahren, eine Unvorsichtigkeit, die sich die Reeder im günstigen Moment zunutze machten.

Aber auch die schwierigen Zeiten gingen vorüber und nach und nach konnten wir wieder fest und sicher auftreten. Die Reeder haben mit dieser Möglichkeit nicht gerechnet und glaubten nach ihrem Siege vom Jahre 1921, uns im Jahre darauf vollständig zu schlagen. Als 1924 der

Arbeitsvertrag abließ, zeigten sich die Reeder sehr anmassend und nur mit Mühe liessen sie sich herbei, mit uns zu unterhandeln. Als die Regierung eingriff, schlugen uns die Reeder so erbärmliche Bedingungen vor, dass wir auf dieser Grundlage nicht weiterverhandeln konnten. Auf kurze Zeit trat ein vertragsloser Zustand ein. Die Reeder glaubten, dass ihnen die Zeit mithelfen werde, uns zu überwinden; darin täuschten sie sich aber. In einem uns am geeignetsten erscheinenden Augenblicke gingen wir zum Kampfe über. Statt, wie sie annahmen, eine ungeordnete, mutlose Seeleutegruppe vor sich zu haben, die alles mit sich anfangen liesse, standen sie zu ihrer Ueberraschung einer kampffähigen, straffdisziplinierten Organisation mit einem gut durchdachten Feldzugsplan und einer reichgespickten Kasse gegenüber. Ihr zuhulfe kam die I.T.F.; deren Unterstützung hätte aber noch wirksamer sein können, wenn die ihr angeschlossenen Mitgliedsorganisationen die ausgegebene Parole besser befolgt hätten.

Wir sind nicht für eine Zusammenarbeit der Klassen, womit man sich in letzter Zeit so viel beschäftigt; wir stehen mit dem Unternehmertum beständig auf dem Kriegsfusse. Allerdings haben wir seit dem Jahre 1925 keine grossen Kämpfe mehr geführt; Anfang dieses Jahres hätte aber nicht viel dazu gefehlt und nur durch unsere fortwährende Drohung mit einem Streik gelang es uns, eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen durchzusetzen.

Auf dem Gebiete der Aufklärung und Bildung der Arbeiter hat unsere Organisation viel geleistet. Vor allem haben wir versucht, das geistige Niveau unserer Verbandszeitung zu erhalten. Ausser den gewöhnlichen Mitteilungen bringt dieses regelmässig Artikel über soziale und geistige Fragen. Wir haben einen Esperanto-Kursus und einen Kursus in der schwedischen Sprache gegeben und wir tragen uns jetzt mit der Absicht, nächstes Jahr einen englischen Sprachkursus abzuhalten.

Seit 1922 haben wir eine Bibliothek, die wir stets mehr auszubauen bestrebt sind und die sich eines lebhaften Interesses und Zuspruches vonseiten unserer Mitglieder erfreut. Unsere Organisation arbeitet ferner auf die Schaffung einer Arbeitsuniversität hin; wir sind der Ansicht, dass alljährlich sechs unserer Mitglieder die Möglichkeit gegeben werden muss, die Kurse dieser Universität zu besuchen, damit sie später auf den Schiffen ihren Kameraden eine Anleitung bei ihrer geistigen Beschäftigung geben können.

Wir können ruhig sagen, dass unsere Organisation 100% der in Frage kommenden Seeleute umfasst; ihr gehören sogar die Mannschaften auf den Schiffen in der kurzen Fahrt und in der Küstenschiffahrt an.

Zurzeit verfügen wir über einen Barbestand von über einer Million Kronen

und wir besitzen in Gothenburg ein 69 Zimmer und zwei Büros fassendes Anwesen. Ausser der I.T.F. gehört unser Verband der schwedischen Gewerkschaftszentrale und der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation an. Unter seinen Mitgliedern herrscht ein starkes Solidaritätsgefühl. Die höchste Autorität des Verbandes stellt der alle drei Jahre stattfindende allgemeine Kongress dar. In den zwischen den Kongressen liegenden Zeitabschnitten wird die Organisation durch einen Vorstand geleitet. In allen wichtigen Fragen, z. B. beim Abschluss eines Arbeitsvertrages, können die Mitglieder ihre Meinung durch Urabstimmung zur Geltung bringen.

An dem heutigen Jubiläumstage unserer Organisation denken wir mit Befriedigung an das, was wir in der Vergangenheit haben tun können und schauen voll Zuversicht der Zukunft entgegen.

VALENTIN ELIASSON.

Gothenburg, den 15. September 1929.

Die deutschen Seeleute fordern Heueraufbesserung.

Der Deutsche Verkehrsbund, Reichsabteilung Seeleute, hat, da die Heuertarife für Grossschiffahrt und Seeschlepper und -leichter am 31. Oktober ablaufen, den Reedern folgende Forderungen unterbreitet:

	Aufbesserung pro Monat
Vollchargen	RM. 25.—
Mittelchargen	" 20.—
Jungen	" 15.—
befahrene Kochsmaate	" 20.—
unbefahrene "	" 15.—
Zimmergeschirr	" 10.—
Ueberstundenvergütung für :	
	pro Stunde
Vollchargen	30 Pf.
Mittelchargen	30 "
Jungen	22 "
Verpflegungsgeld im Tag	75 "
<i>Pauschale.</i>	
Vollchargen	RM. 15.—
Mittelchargen	" 10.—
Jungen	" 5.—
befahrene Kochsmaate	" 5.50
unbefahrene "	" 3.—
Erhöhung für :	
innere Kesselreinigung	" 1.25
Motorschiffe	" 3.—
Backzulage	" 0.50
Diners (Sonderzulage)	" 0.50

Gleichzeitig mit den obenerwähnten Heuertarifen ist auch der Heuertarif für die Hochseefischerei auf 30. September gekündigt worden. In dieser Forderungssache wurde ein Schiedsspruch gefällt, der in geheimer Abstimmung von den Seeleuten angenommen wurde. Wir kommen darauf noch zurück.

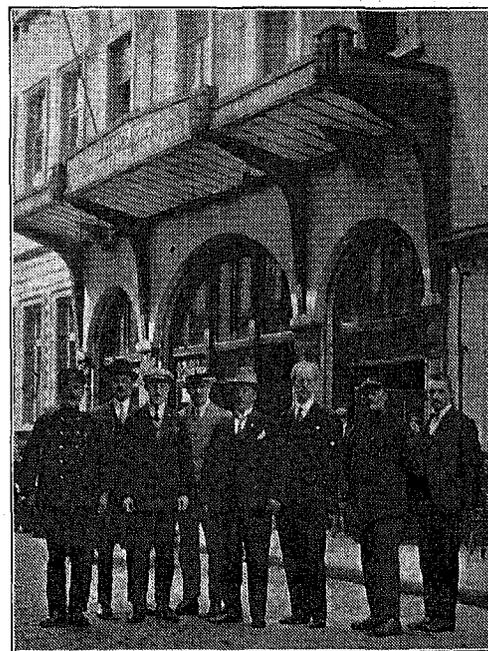


„Die Ortsgruppe Leipzig des Einheitsverbandes veranstaltete aus Anlass des Kongresses eine Mitgliederversammlung, zu der die anwesenden ausländischen Eisenbahnerkollegen eingeladen wurden. Der Einladung folgten Kollegen aus Schottland, Holland, Schweden und Oesterreich. Nach dem Vortrag eines Kollegen vom Hauptbüro unseres Verbandes über das Thema: Esperanto, ein gewerkschaftliches Problem?, nahmen auch die ausländischen Kollegen das Wort. Sie schilderten in kurzen Zügen die Dienst- und Arbeitsverhältnisse bei den Eisenbahnen ihres Landes. Der Referent übersetzte die Ausführungen ins Deutsche so dass die Teilnehmer der Versammlung gleich einem guten Anschauungsunterricht über den praktischen Wert der Weltverkehrssprache Esperanto erhielten. Eine lebhaft ausgeführte Aussprache beschloss diese anregende, leider schwach besuchte Versammlung.

Die Leipziger Ortsverwaltung hatte ferner die Mitglieder der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen vormittags zu einer Rundfahrt durch Leipzig mit einem Rundfahrtauto eingeladen.

Im Lunapark wurde den Gästen ein bescheidenes Frühstück nebst einigen Erfrischungen gereicht. Man schwang noch einige Reden in dem schattigen Garten, betonte die Solidarität aller Eisenbahner und freute sich, dass diese Solidarität auch gleich praktisch unter Beweis gestellt wurde. Uns scheint, dass derartige Zusammenkünfte für die Pflege internationaler Gesinnung viel wertvoller sind als ein paar Dutzend papierner Resolutionen.

(Der Deutsche Eisenbahner).



Sveda tramisto ĉe Bruselaj Kolegoj.

Antaŭ du jaroj, [la stockholm-a tramkompanio festis sian 50an datrevenon. Okaze de tio, la kompanio starigis kapitalon kies rento ĉiujare, ebligas al 6 tramistoj fari studvojaĝon al eksterlando. La ses kolegoj estas lotitaj. Jam pasinta jaro, la esperantisto, K-do Karlson, havis la feliĉon viziti la tramvojestojn de Leipzig & Dresden, Prago kaj Vieno. Lia vojaĝo bone sukcesis kaj li reheimiĝis kun grava dokumentaĵo. Tiun-ĉi jaron, la sorto favoris K-don Nilsson, ankaŭ esperantisto.

(El sciigo de la Bruselaj Tramistoj).