



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM  
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61  
 FERNSPRECHER 20186

Nr. 8

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER ANGEDE 19. April 1928.

### Eisenbahner.

Die norwegischen Eisenbahner fordern den gesetzlichen Achtstundentag. (ITF) Die norwegischen Eisenbahner fallen nicht unter das Arbeitsgesetz. In der letzten Woche im März beschloss eine Konferenz der norwegischen Eisenbahner, an das Parlament heranzutreten, um die gesetzliche Einführung des Achtstundentages bei den Staatsbahnen zu erzwingen.

Der französische Eisenbahnerverband gegen die Untersuchungshaft bei Unfällen. (ITF) Am 11. April ds. Js. ereignete sich am Nord-Bahnhof Paris ein katastrophaler Zusammenstoß zweier Personenzüge. 16 Menschen kamen ums Leben.

Gemäss den Schlussfolgerungen der ersten Untersuchung hat einer der beiden Lokomotivführer ein Haltsignal überfahren und dadurch den Unfall verursacht. Er wurde daraufhin sofort verhaftet.

Der französische Eisenbahnerverband hat gegen diese Verhaftung beim Justizministerium Einspruch erhoben. Er erachtete es als juristisch ungerechtfertigt und vom moralischen Standpunkte aus als unmenschlich, die seelischen Qualen dieses Mannes zu erhöhen, indem man ihn als Verbrecher behandelt.

Eisenbahntarife gegen Eisenbahnerlöhne. (ITF) In Deutschland hat der Verwaltungsrat der Eisenbahngesellschaft beschlossen, dem Unternehmen durch Tarifierhöhung ein Mehreinkommen von 250 Millionen Mark pro Jahr zu sichern. Dieser Beschluss wird teilweise mit erhöhten Personallasten begründet.

Die Gewerkschaft protestiert dagegen und erachtet, dieser Beschluss sei nur gefasst, um die Öffentlichkeit gegen die Eisenbahner, deren Löhne soeben um einige Pfennige erhöht wurden, aufzuhetzen.

Der englische Eisenbahnerverband hat es in England mit einer ähnlichen Erscheinung zu tun. In einer beträchtlichen Anzahl Industrien wird bei der Diskussion interner Angelegenheiten zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften die Forderung nach ermässigten Eisenbahntarifen erwähnt und immer wieder wird bei solchen Anlässen geltend gemacht, die Löhne der Eisenbahner seien zu hoch, ihre Arbeitsbedingungen zu gut.

Die Gewerkschaft beabsichtigt, dieser listigen Propaganda entgegentreten.

Personalabbau und Personalverschiebungen bei den englischen Eisenbahnen. (ITF) Die englischen Eisenbahnen beginnen fast alle zugleich mit einem unerwarteten Personalabbau. Die London, Midland and Scottish Railway Company hat die Entlassung aller Arbeiter von 65 Jahren und darüber beschlossen. Wahrscheinlich wird diese Massnahme bei anderen Gesellschaften Nachahmung finden.

Mit dem Abbau gehen Dagrädierungen und zahlreiche Versetzungen Hand in Hand. Der Eisenbahnerverband wird die Beschwerden und Proteste vor die Personalausschüsse bringen.

Lohnbewegung unter den Werkstättenarbeitern in den Vereinigten Staaten. (ITF) Die Werkstättenarbeiter der Chesapeake & Ohio-Bahn fordern Lohnerhöhungen von \$ 1,50 und \$ 1,66 pro Tag. Die Forderung ist den Schlichtungsinstanzen unterbreitet worden.

Diesem Lohnstreit wird weitgehende Bedeutung beigemessen. Seit der Annahme des besonderen Schlichtungsgesetzes für Arbeitsstreitigkeiten bei den Eisenbahnen (Railway Labor Act, May 1926) ist es der erste grössere Lohnstreit, welcher vor den Schlichtungsbehörden zum Austrag gebracht wird. Der Ausgang dieser Bewegung wird auch einen Einfluss auf die Verhandlungen mit anderen Eisenbahngesellschaften haben.

Die Pensionen in den Vereinigten Staaten. (ITF) Eine gesetzliche Regelung des Pensionsversicherungswesens für die Eisenbahner besteht bis dato nicht in den Vereinigten Staaten. Dieser Zustand wird jedoch auf die Dauer unhaltbar betrachtet. Gewisse Gewerkschaften haben daher eigene Pensionseinrichtungen geschaffen. Es gibt wohl auch Eisenbahner, welche Pensionen zahlen. Da es sich aber nur um freiwillige Gaben handelt, wird mit dieser Pension bisweilen Druck auf ältere Angestellte ausgeübt. "Es ist vorgekommen", erklärte Senator Copeland, "dass sie zwischen dem Verlust der Pension und der Verrichtung von Streikbrecherarbeit zu wählen hatten". Dieser Senator hat daher in einer Entschliessung gefordert, dass jede Eisenbahngesellschaft durch Gesetz verpflichtet werden soll, einen Pensionsfonds für ihre Angestellten zu gründen.

### T r a n s p o r t a r b e i t e r .

Bewegung der finnischen Kraftfahrer. (ITF) Die im letzten Jahre eingeleitete Werbekampagne des Transportarbeiter-Verbandes hatte zum Ergebnis, dass sich die Kraftwagenführer fast ausnahmslos organisierten, was besonders für Helsingfors und Tammerfors zutrifft. Im Februar reichte der Verband bei der Unternehmerorganisation einen Tarifvertragsentwurf ein, der aber abgelehnt wurde. Am 8. März wurde deshalb der Streik erklärt, an dem sich alle Kraftfahrer und Kutscher beteiligten. Da sich auch keine Streikbrecher zur Fortsetzung der Arbeit finden liessen, mussten sich die Arbeitgeber nach dreitägigem Streik zum Abschluss einer Vereinbarung herbeilassen, die eine Erhöhung des Stundenlohnes um FM.2.-- und ferner eine Erhöhung der Stücklöhne vorsah. In den darauf folgenden definitiven Verhandlungen wurde ausser der Stundenlohnerhöhung eine Steigerung der Akkordsätze von 10-20% zugestanden. Die Ubereinkunft wurde von Seiten der Arbeitgeber unterzeichnet durch die Verbände der Bauunternehmer und Baumeister, von Seiten der Arbeiter durch den Finnischen Transportarbeiter-Verband in Helsingfors und eine Reihe örtlicher Organisationen der Arbeiter. Ferner haben 35 andere private Unternehmer eine ähnliche Vereinbarung unterzeichnet. Unter das neue Abkommen fallen 300 Kraftfahrer und 200 Fuhrleute.

Lohnaufbesserung für Chauffeure bei der Holländischen Tram-Gesellschaft. (ITF) Nachdem dieses Unternehmen, durch die Konkurrenz gezwungen, zum Betrieb von Kraftomnibussen übergegangen war, hat es die Löhne eigenmächtig, u. zw. unter Zugrundelegung der bei den privaten Omnibuslinien bezahlten Sätze, auf wöchentlich fl. 31.--, abzüglich 8  $\frac{1}{2}$ % für Beiträge zur Pensionsversicherung, festgesetzt. Auf Betreiben des holländischen Eisen- und Strassenbahner-Verbandes in dessen Organisationsbereich diese Gruppe fällt, wurde eine Aufbesserung von fl. 2.50 zugestanden. Der Verband ist der Auffassung dass für die schwere Arbeit der Wagenführer, die vielfach noch die Kondukteursgeschäfte miterledigen müssen, fl. 40.-- gefordert werden müssten.

### Statistisches.-

Nach einer sorgfältig ausgearbeiteten Statistik der Automobilsektion des Handelsministeriums der Vereinigten Staaten von Nordamerika ist die Zahl aller Kraftfahrzeuge in der Welt von 19 Millionen Anfang 1924, 15,5 Millionen im Jahre 1923, 20 Millionen am Ende 1924 Beginn 1927 auf einen Weltbestand von 27 650 300 gestiegen, worunter rund 1 726 300 Krafträder. Dies ist eine erstaunliche Entwicklung. Dabei fällt die Periode des stärksten Anwachsens in die Kriegs- und Nachkriegszeit.

Von den genannten nahezu 27,7 Millionen Kraftwagen befinden sich nicht weniger als 22,1 Millionen (80%) in Nordamerika. Auf die Einwohnerzahl umgerechnet, entfällt auf jeden fünften Bürger der Vereinigten Staaten ein Auto. Diese gewaltige Verbreitung

des Kraftwagens in Nordamerika hat ihre Ursache hauptsächlich in dem grossen Wohlstand des Landes, jedoch tragen auch die verkehrstechnischen Besonderheiten wesentlich dazu bei. In dem grossen Lande sind die menschlichen Behausungen oft auf grosse Abstände voneinander entfernt, das Eisenbahnnetz ist weniger dicht und besonders für die Farmer ist zur Befriedigung ihrer speziellen Bedürfnisse der Kraftwagen unentbehrlich.

In weitem Abstand hinter den Vereinigten Staaten folgt in der internationalen Rangordnung der Automobilbesitzer England mit 1 024 000 Stück, Frankreich mit 891 000, Kanada mit 820 000, Australien mit 375 000 Kraftwagen. An fünfter Stelle steht Deutschland, das am 1. Juli 1927 339 000 Personen- und Lastautos zählte. Das sind vom ganzen Automobilbestand der ganzen Welt nur 1,3 %.

An Kraftträdern verkehren in Gross-Britannien 630 000, Deutschland 267 000, Frankreich 155 000, Vereinigte Staaten 135 000, Italien 65 000, Niederlande 43 500, Neuseeland 32 000, Belgien 30 000, Schweden 28 000, Südafrikanische Union 27 500, Osterreich 21 300, Schweiz 21 000, Dänemark 20 000, Tschechoslowakei 18 000, Japan 16 100, Spanien 9 000, Kanada 8 000, Freistaat Irland 8 000, Russland 7 700, Britisch-Ost- und Westafrika 7 000, Finnland 4 500, Ägypten 3 500, Polen 3 300, Argentinien 3 000, Ungarn 3 000, Jugoslawien 2 700, Portugal 1 500.

Aus der tschechoslowakischen Kraftfahrer-Bewegung. (ITF) In einer öffentlichen Kraftfahrer-Versammlung zu Prag wurde eine dringende Interpellation bei der Regierung beschlossen, die keine Anstalten macht, den bereits vorliegenden Entwurf zu einem Kraftverkehrs-gesetz dem Parlament vorzulegen. Dieser Beschluss ist gleich am folgenden Tage zur Ausführung gelangt.

Erleichterung der Prüfung für Londoner Kraftdroschkenführer. (ITF) Ein willkommenes Zugeständnis wurde den Londoner Kraftdroschkenführern durch den Innenminister gemacht, der erklärte, dass im Benehmen mit dem Londoner Polizeikommissar die Prüfungsbestimmungen erleichtert würden, weil es im Hinblick auf die Ausdehnung Londons nicht angängig sei, von den Chauffeuren eine genaue topographische Kenntnis der nächsten Umgebung Londons zu verlangen.

Verschmelzung von Automobil-Transportunternehmen in England. (ITF) Durch eine zwischen den Gesellschaften Thomas Tilling, British Electric Company und British Automobile Traction Company geschaffene finanzielle Interessengemeinschaft hat sich ein Transportunternehmen gebildet, das über 4-5000 Fahrzeuge verfügt. Das neue Unternehmen wird Autobuslinien in fast allen Teilen des Landes betreiben.

Zunahme von Kraftomnibussen mit Benzin-elektrischem Antrieb in Amerika. (ITF) Die Zahl der in den Vereinigten Staaten laufenden Kraftomnibusse mit Benzin-elektrischem Antrieb ist in ständigem Steigen begriffen. Sie hat sich im letzten Jahre von 1 000 auf 1 400 erhöht.

Verkehrssicherheit in den Vereinigten Staaten. (ITF) Die Stadt Baltimore will zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Versuche mit einem an den Strassenkreuzungen aufzustellenden Lichtsignal machen, das durch die Hupe der sich nähernden Kraftwagen betätigt wird.

-Amerika

Kraftwagen im Eisenbahntunnel. (ITF) Die amerikanische Grosse Nordbahn beabsichtigt, Kraftwagen durch den Tunnel des Kaskachu-Gebirges auf eine Art zu befördern, die sie selbst als einen Fährverkehr bezeichnet. Die Wagen sollen auf der einen Seite des Gebirges auf offene Güterwagen geladen und so durch den Tunnel befördert werden, um auf der anderen Seite die Fahrt mit eigener Kraft fortzusetzen. Es soll so zwischen zwei 116 km von einander entfernten Punkten ein Pendelverkehr eingerichtet werden, der den Kraftwagen den Weg über das Gebirge spart. Für die Insassen werden Personenwagen mitgeführt. Bei Nachtfahrten können die Reisenden die ganze Nacht in diesem Wagen zubringen. Da es sich um ein Glied in einer Ost-West-Strasse mit lebhaftem Verkehr handelt, ist zu erwarten, dass die neue Möglichkeit, mit seinem Kraftwagen schnell vorwärts zu kommen, fleissig benutzt werden wird.

Gegen das Trinkgelderwesen im Kraftdroschkenbetrieb. (ITF) Die Niederländische Unie van Chauffeurs hat beim Stadtverordneten-Kollegium der Stadt Amsterdam ausser der Sicherung eines Garantiewochenlohnes von fl. 35.-- bei den von der Gemeinde konzessionierten Kraftdroschkenbetrieben den Erlass einer Bestimmung beantragt, wonach in den stationierenden Automobilen in einer für das Publikum deutlich sichtbaren Weise eine Bekanntmachung aufzuhängen ist, des Inhalts, dass nicht mehr als der auf dem Messer angezeigte Betrag bezahlt zu werden braucht.

Tarifvertragsentwurf bei der Deutschen Luft-Hansa eingereicht. (ITF) Die Reichsabteilung des Luftfahrtpersonals im Deutschen Verkehrsbund hat gemäss eines Beschlusses der 3. Reichskonferenz dieser Abteilung vom 18. März d. Js. der Deutschen Luft-Hansa einen Tarifvertragsentwurf übersandt. Der Verband hofft, noch im April zu einer Einigung zu gelangen, damit schwere Erschütterungen des Luftverkehrs-Betriebes vermieden bleiben. Dazu sei notwendig, dass die Direktion ihre in den Vorjahren geübte Verschleppungstaktik endgültig aufgibt. Über den Gang der Unterhandlungen sowie über evtl. notwendig werdende weitere Massnahmen werden besondere Mitteilungen an die Flughäfen ausgegeben.

Amerikanische Flugzeug- und Flugmotorenindustrie 1927. (ITF) Im Jahre 1927 wurden erbaut: 1653 Verkehrs- und 703 Militärflugzeuge, also insgesamt 2 350 Flugzeuge (gegen 636 Verkehrs- und 550 Militärflugzeuge, also insgesamt 1186 Flugzeuge 1926), d.h. 160 % Vergrösserung der Verkehrs- und 98,4 % der Gesamtflugzeuganzahl. Die Gesamtanzahl der Flugzeugwerke betrug 1927: 103 (gegen 67 im Jahre 1926, also Vermehrung 54%). Zu bemerken ist noch, dass von 9 Flugmotorenwerken fünf ausschliesslich die Luftstreitkräfte belieferten.

Luft-Frachtverkehr in Deutschland. (ITF) Der Frachtluftverkehr in Deutschland soll mit dem Beginn des Sommerflugplanes von zwei verschiedenen Gesellschaften unabhängig von den Bedürfnissen des Personenverkehrs unternommen werden, und zwar von der Lufthansa in Berlin, die zwei Luftfrachtstrecken, Berlin-London und Berlin-Paris einrichten wird und von der Internationalen Luftfracht- und Handelskontor Aero-Express in Leipzig-Moskau, deren Frachtluftverkehr keine festen Linien bekommt, sondern nur Trampverkehr, das heisst er führt Aufträge für hochwertige Erzeugnisse von Fall überall hin aus. Vor allem denkt man hierbei an die Zufuhr von hochwertigen Rauchwaren aus dem Osten auf dem Luftwege. Träger des letzteren Unternehmens sind die Stadt Leipzig und der sächsische Staat. Die Linien der Lufthansa, bei denen die Bahn Zubringerdienste leistet, werden wie beim Passagierflugverkehr fest subventioniert, während es sich bei der Aero-Express um das erste subventionslose Luftverkehrs-Unternehmen handelt. Es wird von grossem Interesse sein, die Entwicklung desselben zu verfolgen.

Lohnerhöhung für die Verkehrsarbeiter in Berlin. (ITF) Am 12. April fanden zwischen den Direktionen der Hoch- und Untergrundbahn und der Strassenbahn Berlins und dem Deutschen Verkehrsbund Verhandlungen statt. Bei der Hochbahn kam es zu einer Vereinbarung, auf Grund welcher ab 1. April eine Zulage von 6 Pf., ab 1. Oktober eine weitere von 4 Pf. auf den Stundenlohn gewährt wird. Die Frauen- und Kinderzulage wurde ebenfalls erhöht. Schwieriger gestalteten sich die Verhandlungen bei der Strassenbahn. Die Direktion war zu einer Lohnerhöhung bereit, wollte aber von einer Erhöhung der Frauen- und Kinderzulage nichts wissen. Die Funktionäre der Strassenbahn werden sich zu diesem Verhandlungsergebnis zu äussern haben.

(ITF)

Lohnbewegung bei der Hamburger Hochbahn. Am 31. März lief das Lohnabkommen bei der Hamburger Hochbahn-Aktiengesellschaft ab. Neben anderen Forderungen verlangte die Organisation eine Erhöhung des Stundenlohnes um 12 Pf. Da die Direktion einen absolut ablehnenden Standpunkt einnahm, wandte sich der Verband an den Schlichtungsausschuss, welcher einen Teil der Forderungen an die Parteien

zurückgab, da diese zum Teil noch nicht Gegenstand der paritätischen Verhandlungen gewesen sind und bezüglich der Löhne folgenden Schiedsspruch fällte: Der tarifliche Stundenlohn erhöht sich ab 1. April 1928 für die männlichen Arbeitnehmer um 5 Pf., für die weiblichen Arbeitnehmer um 3 Pf. die Stunde; bei den Monatslöhnern hat eine entsprechende Umrechnung in Monatslohn zu erfolgen. Die neuen Sätze gelten bis 30. September 1928. Die Organisation hat den Schiedsspruch als unzulänglich abgelehnt, wonach dessen Verbindlichkeitserklärung erfolgte.

In freier Verhandlung wurde ferner vereinbart, eine paritätische Kommission einzusetzen zu dem Zwecke, eine bessere Einstufung für die Autobusführer, welche nicht aus dem ständigen Personal des Unternehmens hervorgegangen sind, zu erreichen in der Weise, dass bei der Einstellung die eventuell in anderen Betrieben zurückgelegten Dienstjahre als Kraftfahrer in Anrechnung gebracht werden.

Lohnbewegung bei den Strassenbahnen des Departements Vendée (Westfrankreich). (ITF) Die Gewerkschaft des Strassenbahnpersonals von Vendée hat an den Vorsitzenden des Allgemeinen Rats und an die Mitglieder der gesetzgebenden Versammlung des Departements ein Schreiben gerichtet, worin eine Lohnerhöhung gefordert wird. In dem Briefe wird auf die Verbesserung der Löhne und Gehälter der Departementsangestellten sowie auf den Unterschied zwischen den Gehältern des Strassenbahnpersonals (Grundgehalt einschliesslich aller Zuschläge) und den für die Beamten und ähnliche Gruppen geltenden Anfangsgehaltssatz von 8 000 Franken hingewiesen und eine Neuregelung der Gehälter auf der Grundlage von 7 000 Franken unter Erhöhung der Ortszuschläge ab 1. Januar 1928 verlangt. Der Vorsitzende antwortete, er würde es als seine Pflicht betrachten, das Ersuchen, welches ihm sehr gerechtfertigt erscheine, bei der nächsten Sitzung des Allgemeinen Rats seinen Kollegen zu unterbreiten.

Aenderung des Pensionsgesetzes für Kleinbahner in Frankreich. (ITF) Dank der unermüdbaren Tätigkeit der gewerkschaftlichen Organisationen ist am Schlusse der Legislaturperiode eine für die Bediensteten günstige Abänderung des Pensionsgesetzes für Kleinbahner beschlossen worden. Allerdings musste, um zu einem Resultat zu kommen, eine Erhöhung des vom Arbeitnehmer zu leistenden Beitragsanteiles zunächst ab 1. Januar 1930 und darnach ab 1. Januar 1933 angenommen werden. Die gewerkschaftlichen Bemühungen werden jedoch fortgesetzt, um eine Rückgängigmachung dieses Beschlusses zu erwirken und ferner durchzusetzen, dass bestimmte Leiden, welche sich die Motorwagenführer und Schaffner bei den Strassenbahnen zuziehen, von der unabhängigen Pensionskasse als Berufskrankheiten anerkannt werden.

Ablehnung des Schiedsspruches durch die Hamburger Hafendarbeiter. (ITF) Am 11. April wurde vom Schlichtungsausschuss Hamburg in Sachen der Hafendarbeiterlöhne ein Schiedsspruch gefällt, welcher eine Erhöhung des Lohnes für die erste Schicht von M. 8.20 auf M. 8.60 vorsah. Dieser Schiedsspruch ist sowohl von den Hafendarbeitern, als auch von den Unternehmern abgelehnt worden, sodass neue Verhandlungen notwendig sind. Wie bereits in unserer letzten Nummer mitgeteilt, hat die Ortsverwaltung Hamburg des Deutschen Verkehrsbundes als Auftakt zu einer allgemeinen Lohnbewegung in allen Nordseehäfen die Lohnabkommen für ihre Hafendarbeiter gekündigt und einen Schichtlohn von 9 Mark verlangt.

Hafendarbeiterstreik in Britisch-Indien. (ITF) Nach einer Mitteilung aus Kalkutta vom 9. Februar dauert der Streik an den Kidderpore Docks, welcher am 21. Dezember proklamiert wurde und worüber wir schon vor einem Monat berichtet hatten, noch stets fort. Die Kohlenverschiffung musste wesentlich eingeschränkt werden und die Eisenbahngesellschaften bekommen die Folgen hiervon ebenfalls zu spüren.

### Seeleute.

Eine neue Übereinkunft in der schwedischen Segelschiffahrt. (ITF)  
Am Samstag, den 14. April wurde der Konflikt zwischen dem schwedischen Seeleute-Verband und der schwedischen Segelschiffahrts-Verbandung beigelegt. Bekanntlich hatte sich der schwedische Seeleute-Verband genötigt gesehen, den Streik zu erklären. Von diesem Streik der etwa einen Monat gedauert hat, wurden 300 Schiffe und ca. 1 000 Mann erfasst. Die neue Übereinkunft bedeutet eine Verbesserung über die ganze Linie. Die Löhne sind nunmehr festgesetzt auf: 160 Kr. pro Monat für den Bestmann, 145 Kr. für den Quartiermeister (Konstabel), 140 Kr. für Matrosen, 85 Kr. für Leichtmatrosen mit einer Dienstzeit von 18 Monaten, 45 Kr. für Jungmänner, 40 Kr. für unbefahrene Jungmänner und 60 Kr. für Köche.

Überzeitvergütung auf belgischen Schiffen. (ITF) Ab 1. Februar 1928 beträgt der auf belgischen Schiffen für Überarbeit auf See oder im Ausland bezahlte Überstundensatz sechs belgische Franken.

Die australischen Seeleute drohen einer Reederei mit Boykott. (ITF)  
Die Australian Commonwealth Line beabsichtigt, ihre 50 Schiffe mit einem Gehalt von insgesamt 155 032 Tonnen an ein britisches Unternehmen zu verkaufen. Falls die Besatzungen dieser Schiffe auf Grund der englischen Anmusterungsbedingungen und Heuern angemustert werden sollen, werden die australischen Seeleute über diese Schiffe **den Boykott erklären.**

Die Ursache des Untergangs des italienischen Passagierdampfers "Principessa Mafalda". (ITF) Die technische Kommission, welche eingesetzt worden war, um die Ursachen des Untergangs dieses Dampfers zu ermitteln, hat nunmehr Bericht erstattet. Bei der Untersuchung hat sich herausgestellt, dass ein Bruch der Backbordschaftswelle erfolgt ist, wodurch der Wellentunnel unter Wasser gesetzt wurde. Da die wasserdichten Schotten nicht standhielten und die Pumpen nicht richtig funktionierten, konnte das Schiff nicht flott gehalten werden. Die eigentliche Ursache liegt also in der schlechten Unterhaltung des Schiffes, -- ein weiterer Beweis dafür, dass die Kapitalisten, ohne die geringsten Bedenken, hunderte von Menschenleben opfern, nur um ihre Profitgier zu befriedigen.

### Achtstundentag.

Die holländischen Reeder bereiten sich auf die Internationale Arbeitskonferenz 1929 vor. (ITF) Seit einiger Zeit machen die Offiziere auf holländischen Schiffen genaue Aufzeichnungen über die tägliche Arbeitszeit der verschiedenen Mitglieder der Besatzung. Diese Aufzeichnungen werden aufs genaueste kontrolliert und nach jeder Reise der Reederei ausgehändigt. Die Reeder haben die Anweisung herausgegeben, dass nur wenn absolut notwendig Mehrarbeit geleistet werden darf. Auch das Verpflegungspersonal, das früher zu jeder beliebigen Zeit arbeiten musste und selten für Mehrarbeit entschädigt wurde, braucht abends nicht unnötig Arbeit zu verrichten. Der holländische Transportarbeiterverband sieht darin ein erfreuliches Resultat der von der I.T.F. für die Durchführung des Achtstundentages an Bord eingeleiteten Aktion.

Wie erfreulich diese Tatsache auch sein mag, so ist es gewiss doch am besten, stets auf der Hut zu sein. Ohne Kampf darf man von den Reedern nichts Gutes erwarten. Sicherlich werden wir nicht über das Ziel hinausgeschossen haben, wenn wir annehmen, dass die oben angedeutete Massnahme mit der in 1929 bevorstehenden Internationalen Arbeitskonferenz, wo die Frage der Arbeitszeit für die Seeleute zur Verhandlung stehen wird, in Verbindung gebracht werden kann. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Reeder durch die getroffene Anordnung "Beweismaterial" über die Zustände auf dem Arbeitszeitgebiet sammeln wollen, um dann geltend zu machen, dass eine Konvention nicht motiviert sei. Diese Massnahme kann also sehr wohl eine Vorbereitung für das Jahr 1929 bedeuten.