



# MITTEILUNGSBLATT DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE:  
INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ:  
AMSTERDAM  
[HOLLAND]  
VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER:  
20186

## INHALTSVERZEICHNIS:

Allgemeines: Wladimir Iljitsch Uljanow — Lenin † . . . . . 15 Arbeiterschaft und Technik . . . . . 15 Mitteilungen des Büros . . . . . 17 Lehrreiche Dokumente . . . . . 18 Nieder mit dem Krieg! . . . . . 19 Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern . . . . . 19 Praktischer Versuch mit der automatischen Wagenkuppelung in Frankreich . . . . . 24	Der polnische Eisenbahnerstreik . . . . . 24 Stand der Elektrifizierung der Reichseisenbahnen in Deutschland . . . . . 26 Der erste Schritt zur Entstaatlichung der deutschen Verkehrsbetriebe . . . . . 27 Bestätigung des Abkommens mit der Eisenbahnregie . . . . . 28 Schweiz: Sprechende Tatsachen . . . . . 28 Transportarbeiter: Löhne der englischen Hafenarbeiter . . . . . 28	Holland: Die Löhne der Hafentarbeiter . . . . . 29 Die Konkurrenz zwischen Kraftwagen und Eisenbahnen . . . . . 29 Seeleute: Streik der isländischen Hochseefischer . . . . . 30 Der Nationalrat des Verbandes der französischen Seeleute . . . . . 31 D'Annunzio und die italienische Seeleute-Föderation . . . . . 31 Berichtigung . . . . . 31
--	--	--

**Abdruck der Berichte mit Quellenangabe erwünscht.**

# ALLGEMEINES

## Wladimir Iljitsch Uljanow — Lenin †

Am Montag, den 21. Januar, starb in Gorki, unfern von Moskau, Wladimir Iljitsch Uljanow — Lenin.

Vielleicht noch nie hat eine Meldung die Herzen von Millionen und Millionen Proletarier so gewaltig erschüttert und mit so tiefer Trauer erfüllt wie diese Todesbotschaft.

Nicht allein die Schüler und Anhänger Lenins im engeren Sinn, nicht allein die Kommunisten, deren größter und bester Führer er war, trauern an der Bahre dieses großen Toten. Der Kreis der Trauernden ist größer. Es trauert das ganze internationale Proletariat, es trauern alle Ausgebeuteten, alle Verstoßenen, alle Verdammten dieser Erde, alle, in denen der Glaube an die Befreiung der Arbeiterklasse lebt, denn auch ihr Führer ist er gewesen.

Nur maßlose Verblendung und fanatischer Haß können die Wahrheit verschleiern, daß mit Lenin der größte Führer gestorben ist, den die Arbeiterklasse seit Marx hervorgebracht hat.

Groß und gewaltig ist das Erbe, das beide der Arbeiterklasse hinterlassen haben. Hat Marx dem Proletariat die Wege zu seiner Befreiung gewiesen, so hat Lenin mit seinem Mut zur Tat die Befreiung selbst verwirklicht.

Noch steht seine Person und sein Werk im Mittelpunkt von Zwist und Streit. Aber mit dem Fortschreiten der Zeit wird das Nebensächliche ins Nichts versinken und

immer heller und klarer wird die Bedeutung seines wirklichen Werkes vor uns aufleuchten: die Schöpfung der ersten proletarischen Republik.

Für dieses Werk, für diese Tat werden einmal Millionen, die heute noch Schmäher und Höhner sind, Lenin ehren und lieben.

Die aber, die schon heute die Bedeutung Lenins und seines Werkes erkannt haben, müssen seine Hinterlassenschaft mit derselben Leidenschaft hüten und verteidigen, mit der die Arbeiterklasse das Erbe von Karl Marx in Ehren hält.

Möge darum das internationale Proletariat geschlossen und mit stets größerer Einheit Schulter an Schulter jeden Anfall gegen Sowjetrußland abwehren und mit derselben Unerschütterlichkeit, mit derselben Uneigennützigkeit und mit derselben Hingabe für die Befreiung der Welt vom Kapitalismus arbeiten und kämpfen wie Lenin.

*Edo Fimmen.*

## Arbeiterschaft und Technik.

△ Seitdem der König Dampf seinen Einzug in die Industrie gehalten hat, sind Produktion und Verkehr aus ihrer früheren Stetigkeit herausgerissen und von einer fortwährenden Unrast ergriffen worden.

Zwar hatten schon vordem in weiterem Ausmaß als allgemein bekannt ist, wichtige technische Erfindungen und Neuerungen weitgehende Umwälzungen in der früheren Berufsgliederung herbeigeführt und dem Hausgewerbe und Handwerk die ersten derben Schläge versetzt, aber erst die Einführung des Dampfes hat jene gewaltigen Umwälzungen eingeleitet, die wir im Laufe des 19. Jahrhunderts kennen gelernt haben. Denn mit dem Dampf war zum ersten Male die Triebkraft vom Menschenarm sowie von Wasser und Wind losgelöst worden.

Aber wie alle Königtümer ist auch das Königtum des Dampfes nicht unvergänglich. Schon jetzt muß er seine Herrschaft mit andern teilen und die Zeit ist unfern, da der Dampf

➤ **Berichte dringender Art, wie beispielsweise über schwebende Aktionen und dergleichen, werden regelmäßig im „Pressebericht der I. T. F.“ aufgenommen, der nach Bedarf wöchentlich allen Organisationen und deren Zeitungen zugeht.**

vor diesen gänzlich zurücktreten muß, in seine Nachfolgeschafft werden sich Motorkraft und Elektrizität teilen.

Und gleichzeitig mit dieser epochalen Umwälzung der Grundlagen der Technik verdrängt auch innerhalb jedes einzelnen ihrer Gebiete fast täglich eine Erfindung die andere. Die Entwicklung geht bisweilen so stürmisch vor sich, daß ein aufs modernste eingerichteter Betrieb schon nach einem Jahrzehnt völlig entwertet ist und der Konkurrenzfähigkeit mit neuen Betrieben beraubt wird.

Alle diese Vorgänge auf dem Gebiete der Technik haben für die Arbeiterschaft mehr als ein bloß wissenschaftliches Interesse. Sie berühren sogar aufs einschneidendste ihre Arbeitsbedingungen. Vernünftigerweise müßte die Arbeiterschaft alle diese Erfindungen und Neuerungen willkommen heißen, weil sie die Möglichkeit geben, die Produktion zu steigern, die Erzeugnisse zu verbilligen und zugleich die Arbeitszeit einzuschränken.

Aber schon ein Rückblick auf den bisherigen Verlauf der Industrialisierung und Maschinisierung der Arbeit zeigt, daß diese Möglichkeit nur selten Erfüllung findet. Es ist im Gegenteil eine unbestrittene Tatsache, daß mit der Einführung der Maschinen fast auf allen Gebieten eine Vermehrung der Arbeitszeit parallel geht. Diese Erscheinung wird auch durch die Tatsache nicht abgeschwächt, daß im Mittelalter und in der frühkapitalistischen Epoche noch die normale Arbeitszeit vom Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang dauerte, denn dieser früheren Beschäftigungszeit standen damals kürzere Arbeitstage im Winter und zwei und dreimal mehr Feiertage als heute gegenüber.

Und was die allgemeinen Rückwirkungen auf die Lebenshaltung angeht, so dürfte schon die Tatsache, daß sich noch immer die Gelehrten darüber streiten, ob die Massen heute besser leben als vor der Einführung der Arbeitsmaschinen, nicht ohne weiteres dazu verleiten, in den Maschinen einen wirklichen Wohltäter der Menschheit zu erkennen.

Freilich: das liegt nicht an der Maschine selbst, sondern das liegt an dem Gebrauch, der von ihren Besitzern mit ihr gemacht wird und der unserm heutigen gesellschaftlichen Zustand die eigentliche Signatur gibt. Die Maschine hat ihren Besitzern eine unglaubliche Macht verliehen. Sie hat sie von dem technischen, in jahrelanger Arbeit erworbenen Können der Arbeiter zu einem großen Teile freigemacht und ihnen zugleich durch Verdrängung des Hausgewerbes und des Handwerks eine gewaltige Arbeitsarmee geschaffen, die nun ganz in ihre Abhängigkeit gegeben ist.

Diese dem Unternehmertum durch die Arbeitsmaschinen gegebene Macht empfinden die Arbeiter heute nicht nur stärker als je, sondern die täglich aus technischen Neuerungen hervorgehenden Gefahren sind fast noch lebendiger als zu irgend einer früheren Zeit. Es sei hier als Beispiel nur auf einige Erscheinungen von umwälzender Bedeutung verwiesen, die heute auf dem Gebiete der Verkehrstechnik zu verzeichnen sind: *Die Elektrifizierung der Eisenbahnen, die Verdrängung des Dampfschiffes durch das mit Öl betriebene Motorschiff, die Konkurrenz zwischen Straßenbahnen und Auto.*

Es handelt sich hierbei zweifellos um bedeutsame Fortschritte, aber so sehr sie zu begrüßen sind, so sehr bedrohen sie auch weite Arbeiterschichten in ihrer Lebensexistenz oder verschlechtern doch zumindest ihre Arbeitsbedingungen.

Die Elektrifizierung der Eisenbahnen geht überall mit dem Bestreben gepaart, den heutigen Lohnstand der Eisenbahner herabzudrücken. Bisher ist dies freilich an dem Widerstand der

Organisationen gescheitert, aber doch muß beispielsweise der Schweizerische Eisenbahnverband über den Einfluß der Elektrifizierung der Eisenbahn auf die Arbeitsbedingungen feststellen, daß „für das Zugbegleitpersonal die elektrische Traktion eine erhebliche Mehrleistung verursacht hat, weil der Dienst infolge der rascheren Zuggeschwindigkeit und der größeren Belastungen in kürzerer Zeit besorgt werden muß“. (Siehe „Mitteilungsblatt der I. T. F.“ vom 15. Dezember 1923). Und auf eine andere Wirkung weist dieser Bericht noch hin: durch die höheren Zugleistungen in kürzerer Zeit ist ein gewisser Ueberfluß des Lokomotivpersonals verursacht, der die Beförderung des gesamten Personals erschwert und dieses dadurch in seinem wirklichen Einkommen beeinträchtigt.

Noch weitere Kreise zieht die sich täglich mehrende Einführung der mit Motorkraft betriebenen Schiffe. Hierdurch wird nicht nur ein nicht unbeträchtlicher Teil der Schiffsmannschaft überflüssig, sondern auch die Verladearbeiten des neuen Betriebsstoffes sind beträchtlich vereinfacht, wodurch wieder die Arbeitslosigkeit des Hafenpersonals erhöht wird.

Die Ausbreitung des Autos aber droht gar die meisten Straßenbahnunternehmungen zu ruinieren. Seine weit geringeren Anschaffungs- und Betriebskosten sichern dem neuen Verkehrsmittel bei auch nur einigermaßen normalen Straßenverhältnissen eine Überlegenheit, die dazu führen kann, daß die Straßenbahn innerhalb weniger Jahrzehnte verdrängt sein wird. Vorläufig wird wohl versucht, diese Konkurrenz zwischen Straßenbahn und Auto künstlich zu dämpfen, aber hierdurch wird die Verdrängung der Straßenbahn bestenfalls doch nur verzögert, nicht aufgehoben.

Wie dem immer sei und wie sich auch die weitere Entwicklung von Straßenbahn und Auto vollziehen mag: Tatsache ist, daß schon jetzt von den Straßenbahnunternehmungen versucht wird, mit Hinweis auf die wachsende Konkurrenz des Autos die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern. In Holland haben verschiedene Straßenbahnunternehmungen direkt erklärt, daß sie durch die Konkurrenz des Autos zur Verlängerung der Arbeitszeit gezwungen seien.

Nun ist es ja nichts Überraschendes, daß dem Unternehmertum jeder Vorwand zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen willkommen ist, und daß es aus jedem Holz Ruten zu schneiden versteht, aber eine reale Überlegung ist in diesem Hinweis doch enthalten: die Straßenbahnunternehmungen wollen die Gefahren der neuen Konkurrenz, welche sich in einer Entwertung der Anlagen und in einer Verminderung der Gewinne ausdrücken, durch höhere Ausbeutung der Arbeiterschaft wettmachen und von sich abwälzen. Gerade diese Überlegung bestimmt auch das gesamte übrige Unternehmertum und erklärt im Grunde genommen die unbegreifbar erscheinende Tatsache, daß die Einführung der Arbeitsmaschinen die Arbeitszeit nicht nur vermindert, sondern im Gegenteil erheblich vermehrt hat. Überall will das Unternehmertum die Gefahr der Entwertung der Betriebseinrichtungen als natürliche-Folge neuer Erfindungen durch gesteigerten und rascheren Gebrauch hintanhalten.

Die Konkurrenz zwischen Straßenbahn und Auto lenkt die Aufmerksamkeit aber zugleich noch auf eine andere Seite des Problems: eine neu aufkommende Industrie holt das notwendige Personal aus den verschiedensten Berufsschichten und deren organisatorische Erfassung stößt zunächst auf Schwierigkeiten. Es gelingt daher — namentlich in Zeiten großer Arbeitslosigkeit — dem Unternehmertum dieser neuen Industrie, von vornherein schlechte Arbeitsbedingungen einzuführen und hierdurch die Konkurrenzfähigkeit mit alten Industrien noch zu

vergrößern. Gerade beim Autobetrieb werden die meisten Gewerkschaften diese Erfahrung machen und es ist daher wichtig, daß die zunächst interessierten Gewerkschaften sofort beim Aufkommen einer neuen Industrie ihre ganze Aufmerksamkeit der sofortigen Einflußnahme auf das Personal zuwenden und für dieses die möglichst besten Arbeitsbedingungen zu erringen trachten. Nur dadurch wird es ihnen möglich sein, die schädigenden Rückwirkungen auf die Arbeitsbedingungen der Arbeiterklasse im allgemeinen und der eigenen Berufskategorie im besonderen nach Möglichkeit abzuwehren.

Zwecklos wäre es natürlich, wollte sich die Arbeiterschaft in vermeintlichem Berufsinteresse technischen Neuerungen, die sie bedrohen können, widersetzen. Das wäre nicht nur ein ebenso erfolgloses Beginnen wie die Maschinenstürmerei der englischen Weber im Anfang des vorigen Jahrhunderts, sondern es wäre auch verunftwidrig, denn jeder technische Fortschritt muß letzten Endes der Volksgesamtheit zum Nutzen gereichen. Der Kampf der Arbeiterschaft kann vielmehr nur darum gehen, diesen Nutzen so rasch und so ausgiebig als möglich zu verwirklichen, was in umso größerem Maße und umso leichter wird gelingen können, je umfassender die gewerkschaftliche Organisation der Arbeiterschaft fortgeschritten ist. Der ganze Nutzen freilich wird erst dann der Volksgesamtheit gesichert sein, wenn die Produktions- und Verkehrsmittel nicht mehr von einem sie nur zur Befriedigung seines Gewinnstrebens benützendem privaten Unternehmertum, sondern von der Volksgemeinschaft selbst beherrscht werden. Eben darum ist die von der organisierten Arbeiterschaft erstrebte Sozialisierung aller Produktions- und Verkehrsmittel zugleich ein hohes kulturelles Ziel, denn erst die sozialistische Volksgemeinschaft wird die Arbeitsmaschine ihres heutigen Ausbeutecharakters entkleiden und sie aus einer Peitsche in den Händen von Wenigen in einen Freund und Wohltäter der Menschheit verwandeln.

\* \* \*

**Vor einer Revolutionierung der Verkehrsmittel ?**

Gelegentlich der Eröffnung des Weltwirtschaftsinstituts der Handelshochschule Leipzig entwarf deren Rektor, Prof. Ernst Schultze, ein Bild von den revolutionierenden Veränderungen, welche die machtvoll vorwärtsstürmende Technik auf allen Gebieten der Produktion und des Verkehrs hervorrufen wird. U. a. führte der Redner hierbei aus:

„Riesenfortschritte wird der Verkehr machen. Die Verkehrsmittel der Zukunft (schienenlose, ja vielleicht straßenlose Kraftwagen, Flugzeug, Großluftschiff, Öler und Turbinenschiff) werden die des letzten Menschenalters, vor allem die Eisenbahn und die Dampfschiffe, wirtschaftlich ausschalten. Das Anlagekapital der Eisenbahnen wird daher möglicherweise großenteils verloren gehen. Güter- und Personenverkehr werden noch viel beweglicher werden. Es werden sich trotz aller Widerstände kapitalistischer Gegenströmungen *Großwirtschaftsreiche* bilden. Zugleich wird sich eine Umlagerung der Gesamtbevölkerung der Erde vollziehen.“

**MITTEILUNGEN DES BÜROS**

**Beiträge für das Jahr 1924.**

An Beiträgen für das Jahr 1924 sind bereits überwiesen worden :

Vom Kanadischen Eisenbahnverband	\$	80
„ Dänischen Schiffsheizerverband	Kr.	280,—
„ Schwedischen Lokomotivpersonalverband	fl.	293,52
„ Englischen Eisenbahnverband	fl.	19 500,—
„ Holländischen Eisenbahnverband	fl.	300,—

Der Eisenbahnverband Österreichs und der Verband der deutschen Eisenbahner in der Tschechoslowakei, der italienische Straßenbahnverband sowie der deutsche Transportarbeiterverband in der Tschechoslowakei haben auf das ihnen vom Wiener Kongreß eingeräumte Recht, 1/10 des Stundenlohnes als Beitrag zu zahlen, verzichtet und beschlossen, für das Jahr 1924 den statutenmäßigen Beitrag von 6 cents holländischer Währung pro Mitglied und Jahr zu entrichten.

\* \* \*

**Unterstützung der deutschen Verbände.**

Außer den in der letzten Nummer des Mitteilungsblattes aufgeführten Unterstützungsbeträgen haben wir weiter erhalten :

Vom Belgischen Straßenbahnverband Frs. 2 000,—

Einer Mitteilung des Österreichischen Eisenbahnverbandes zufolge hat die von ihm unter seinen Mitgliedern veranstaltete Sammlung die Summe von 200 Millionen Kronen eingebracht.

\* \* \*

**Kongreßanträge.**

Wir machen hiermit nochmals darauf aufmerksam, daß Anträge zum nächsten Allgemeinen Kongreß sowie für die Spezialkonferenzen bis spätestens 15. März in unseren Händen sein müssen.

\* \* \*

**Mitgliederstand per 1. Januar 1924.**

Von den ausgeschickten Fragebogen wurden bis heute (20. Februar) bereits fünfzehn beantwortet.

Wir ersuchen an dieser Stelle diejenigen Organisationen, welche die Beantwortung bisher unterließen, wiederholt dringend, uns die erbetenen Angaben umgehend zukommen zu lassen, da wir diese für den in Arbeit befindlichen Tätigkeitsbericht der I. T. F. benötigen.

\* \* \*

**Personalbestand der Eisenbahnunternehmungen.**

Wir bitten um rasche Erledigung unseres Rundschreibens Nr. 2 A. O. betr. Personalbestand der Eisenbahngesellschaften.

\* \* \*

**Fragebogen über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals.**

Da wir beabsichtigen, das Material über die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in einer besonderen Broschüre gesammelt herauszugeben, ersuchen wir diejenigen Organisationen, die unseren Fragebogen noch nicht beantwortet haben, für schnellste Beantwortung und Rücksendung Sorge zu tragen.

Wir konnten feststellen, daß unsere bisherigen Veröffentlichungen im Mitteilungsblatt nicht nur in Europa, sondern auch in anderen Weltteilen großes Interesse erweckt haben. Wir hoffen, nunmehr auf die Erfüllung unserer heutigen Bitte und die Mitarbeit aller Mitglieder rechnen zu dürfen.

\* \* \*

**Druckproben für das Adreßbüchlein.**

Die Druckproben für das neue Adreßbüchlein sind den Organisationen bereits zugegangen. Wir ersuchen um gefl. umgehende Rücksendung der korrigierten Bogen evtl. mit Aufgabe neuer Adressen.

\* \* \*

### Kongresse.

Französische Eisenbahnerföderation, vom 12. bis 14. März in Paris;

Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz, vom 19. bis 21. April in Bern;

Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter- und -arbeiterinnen Österreichs, am 20., 21. und 22. April in Wien;

Schwedischer Eisenbahnerverband, vom 12. bis 17. Mai in Stockholm.

### Lehrreiche Dokumente.

Das Büro des Internationalen Gewerkschaftsbundes hat sich am 29. November vorigen Jahres mit folgendem Schreiben an den obersten Rat des Völkerbundes gewandt, um das deutsche Volk, das durch die vereinten Kräfte der deutschen und französischen Kapitalisten in seinen Grundfesten erschüttert wurde, vor dem Untergang zu retten:

„Mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Völkerbundsrat im Laufe des Dezember zu einer Sitzung zusammentreten wird, wurde ich vom Büro des Internationalen Gewerkschaftsbundes beauftragt, an den Völkerbundsrat mit dem Ersuchen heranzutreten, seine Aufmerksamkeit dem in Deutschland herrschenden furchtbaren Notzustand zuzuwenden.

Der Völkerbundsrat wird sich in seiner nächsten Tagung mit wichtigen, das Schicksal der europäischen Völker betreffenden Fragen zu beschäftigen haben, deren Behandlung für die Existenz und das Gedeihen der betreffenden Nationen von entscheidender Bedeutung sein kann.

Wir wissen, daß die in Deutschland herrschenden Zustände den Völkerbundsrat vor mannigfache Schwierigkeiten stellen, wie uns auch bekannt ist, daß der Völkerbund mit Rücksicht auf die ganze europäische Konstellation hinsichtlich der von verschiedenen Staaten gegenüber Deutschland durchgeführten Politik nur schwer intervenieren kann.

Ebenso ist uns bekannt, daß der Völkerbund, wenn er seine Machtposition stärken will, um in Zukunft seinen Einfluß zugunsten der Völker und eines friedlichen Zusammenlebens der Nationen geltend zu machen, sich in vielfacher Beziehung Reservationen auferlegen muß. Wenn sich der Völkerbund jedoch in einem Augenblick wie dem gegenwärtigen mit Fragen wie der Sanierung Österreichs und Ungarns und ähnlichen Fragen von verhältnismäßig geringerer Bedeutung beschäftigen würde, ohne der deutschen Katastrophe seine Aufmerksamkeit zuzuwenden, so würde er unzweifelhaft ein Problem vernachlässigen, dessen Auswirkungen die Existenz ganzer Völker des europäischen Festlandes bedroht und die Krise der britischen Arbeitslosigkeit verschärfen muß.

Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß die Sanierung einiger Staaten nur eine geringe Wirkung haben kann, solange im Zentrum Europas ein Volk von 60 000 000 Menschen vom Untergang bedroht ist.

Es soll hier in keiner Weise den Ursachen nachgegangen werden, die diese Zustände hervorgerufen haben, so wenig wie wir bei dieser Gelegenheit vom Völkerbundsrat verlangen, auf eine Prüfung dieser Ursachen einzugehen.

Was wir wünschen, ist einzig und allein, die Aufmerksamkeit des Völkerbundes darauf zu lenken, daß zur Zeit, als Österreich und Rußland von einer Hungerkatastrophe betroffen wurden, unverzüglich Aktionen eingeleitet wurden, um der darbenenden und frierenden Bevölkerung dieser Länder durch Spenden an Nahrung und Kleidung zu Hilfe zu kommen. Wir gestatten uns in diesem Zusammenhang auf die großzügige Hilfsaktion des „American Relief Committee“ und auf die britische Hilfeleistung sowie auf das Hilfswerk verschiedener anderer Länder hinzuweisen, die gleichfalls zur Linderung des Elends beigetragen haben.

Das Büro des Internationalen Gewerkschaftsbundes war daher der Meinung, daß der Völkerbundsrat ohne irgendwie auf eine Beurteilung der Ursachen einzugehen, die zu dem heutigen Zustand geführt haben, vielleicht die Initiative ergreifen könnte, um eine allgemeine Hilfsaktion zugunsten der notleidenden Bevölkerung Deutschlands in die Wege zu leiten. Wir sind auch überzeugt, daß, wenn der Völkerbundsrat in diesem Sinne einen Aufruf beschließt, der sich nicht allein an die Mitgliedstaaten des Völkerbundes, sondern auch an jene Nationen wendet, die zu unserem Bedauern noch nicht dem Völkerbund beigetreten sind, auch die letzteren diesem Aufruf Folge leisten und an dem Hilfswerk nach Kräften teilnehmen werden.

Aus allen diesen Gründen wenden wir uns an den Völkerbundsrat mit dem Ersuchen, mit tunlichster Beschleunigung Maßnahmen in Erwägung ziehen zu wollen, die ermöglichen könnten, das deutsche Volk vor dem völligen materiellen Zusammenbruch zu bewahren, das Fortschreiten der Demoralisation weiter Volksschichten zu verhüten und die heranwachsende Generation, die bei einem Andauern des katastrophalen Zustandes auf Jahrzehnte hinaus dem physischen Verfall preisgegeben wäre, zu stärken und damit die Gefahr einer Verschärfung der Krisis der Weltproduktion zu verhindern.

Das Büro des Internationalen Gewerkschaftsbundes spricht im Namen fast aller organisierten Arbeiter Europas und eines großen Teiles der organisierten Arbeiter der anderen Weltteile die Hoffnung und Erwartung aus, daß der Völkerbundsrat binnen kurzem eingreifen und dem notleidenden deutschen Volke Hilfe bringen wird.“

Auf dieses gottsträfliche, „im Namen fast aller organisierten Arbeiter Europas und eines großen Teils der organisierten Arbeiterschaft anderer Weltteile“ an den Völkerbund gerichtete Gesuch erhielt der Internationale Gewerkschaftsbund nachstehende, vom Generalsekretär unterzeichnete Antwort:

Paris, den 17. Dezember 1923.

An den Sekretär des Internationalen Gewerkschaftsbundes,  
Amsterdam.

Sehr geehrter Herr!

Ich bestätige Ihnen hiermit Ihr Schreiben vom 29. November 1923, in dem Sie namens des Büros des Internationalen Gewerkschaftsbundes an den Völkerbundsrat das Ersuchen richten, die Initiative für eine allgemeine Hilfsaktion zugunsten der notleidenden Bevölkerung Deutschlands zu ergreifen.

Dem Büro dürfte nicht unbekannt sein, daß das Generalsekretariat des Völkerbundes auf Grund einer in der Julisitzung des verflissenen Jahres getroffenen prinzipiellen Verfügung nicht befugt ist, den Mitgliedern des Völkerbundsrates von nicht offiziellen internationalen Körperschaften eingereichte Mitteilungen zu unterbreiten.

Gleichwohl hat mich der Völkerbundsrat im Laufe dieser Session, unter gleichzeitiger Festhaltung an dem in der früheren Entscheidung ausgesprochenen Prinzip ermächtigt, ihm bei jeder Tagung eine Liste der seit der letzten Sitzung eingelaufenen Mitteilungen unter Angabe ihrer Provenienz und des Gegenstandes vorzulegen.

Jeder Vertreter eines Mitgliedes des Völkerbundsrates kann sonach verlangen, daß ihm ein derartiges ihn interessierendes Dokument mitgeteilt und dieses Dokument, sofern er es für nützlich erachtet, seinen Kollegen oder den Mitgliedern des Völkerbundsrates übermittelt wird. Sie werden jedoch begreifen, daß, wenn der Gegenstand einer derartigen Mitteilung auf die Tagesordnung des Völkerbundsrates gesetzt und von ihm überprüft werden soll, hierfür die Regierung eines Mitgliedes des Rates, oder irgend ein anderes Mitglied des Völkerbundes diese Einschreibung verlangen muß; die Initiative hierzu hängt nicht von der Gesamtheit des Rates ab, sondern von den einzelnen Mitgliedern des Völkerbundes.

Unter diesen Bedingungen möchte ich die Mitglieder Ihres Büros darauf hinweisen, daß die einzig mögliche Form die Frage vor den Völkerbund zu bringen, wäre, ihren Einfluß in ihren respektiven Ländern geltend zu machen, um ihre Regierung zu veranlassen, daß diese verlangen möge, die Frage auf die Tagesordnung zu setzen.

Ich habe die Mitglieder des Völkerbundsrates unverzüglich vom Empfang und Inhalt Ihres Schreibens in Kenntnis gesetzt.

Genehmigen Sie, geehrter Herr Sekretär, den Ausdruck usw.  
(gez.) Der Generalsekretär: Eric Drummond.

Der Internationale Gewerkschaftsbund hat zu diesem Vorfalle unter der in seinem Pressebericht Nr. 3 vom 22. Januar d. J. veröffentlichten Antwort folgende Betrachtungen anzustellen:

Wir gestatten uns hierzu die Bemerkung, daß uns nicht diese Antwort, sondern das Nichteinschreiten des Obersten Völkerbundsrates enttäuscht hat.

„Daß eine Körperschaft gleich der des Völkerbundsrates Vorkerungen treffen muß, um nicht jeden Augenblick durch Hinz und Kunz mit Ansuchen aller Art belästigt zu werden, ist selbstverständlich. Das Verhalten des Sekretariats, eine Liste von eingegangenen Schriftstücken aufzustellen und unser Ansuchen auf diese Liste zu setzen, finden wir durchaus in Ordnung. Dagegen haben wir unser Bedauern darüber auszusprechen, daß offensichtlich keinem Mitglied des Völkerbundsrates der Zustand in Deutschland ernst genug erschienen ist, um anlässlich unseres Schreibens die Initiative zu einem Vorschlag zu ergreifen. Gleichwohl sollte man von Leuten, wie den Mitgliedern des Völkerbundes annehmen dürfen, daß sie genügend über die Lage

unterrichtet sind, um die Gefahr, die in dem in Deutschland herrschenden Zustand für ganz Europa liegt, in ihrer vollen Größe einzusehen und daß in diesem Fall sonach mindestens ein Vorschlag hätte gemacht werden können, um das Sekretariat aufzufordern, für die nächste Sitzung eine Beratung über diesen Gegenstand vorzubereiten. Daß keines der Mitglieder des Völkerbundsrates dieses getan hat, möglicherweise weil unser Schreiben nicht im besonderen davon gesprochen hat, müssen wir auf das lebhafteste bedauern. Es wäre andererseits eher möglich, gemäß den vorgeschriebenen Formalitäten vorzugehen, wenn der Völkerbundsrat seine Sitzungen etwas mehr im Zentrum Europas abhielte, sodaß das Antichambrieren für unsere Vorstandsmitglieder etwas weniger zeitraubend wäre wie derzeit, wo jedesmal eine Reise nach Genf erforderlich ist, um die Herren zu erreichen.

Jedenfalls sehen wir, daß von den derzeitigen Mitgliedern des Völkerbundsrates in dieser Sache nicht viel zu erwarten ist, was wir, nicht nur mit Rücksicht auf den heutigen Zustand in Deutschland und in Europa, sondern auch im Hinblick auf die Entwicklung und den Einfluß des Völkerbundes lebhaft bedauern.

Wir schenken uns jeden Kommentar hierzu und möchten lediglich diese für sich selbst sprechenden Dokumente allen Transportarbeitern, Eisenbahnern und Seelenten zur besonderen Beachtung anheimgeben.

Wir hegen nur den einen Herzenswunsch, daß die Organisationen des Internationalen Gewerkschaftsbundes schleunigst und unzweideutig der Leitung zu verstehen geben möchten, daß sie nicht in ihrem Namen bei den Großen des Völkerbundes „antichambriert“, die Arbeiterklasse unnötigen Demütigungen aussetzt und ihr moralische Maulschellen versetzen läßt.

## Nieder mit dem Krieg!

### Die Stunde des Erwachens.

*Einmal wird der Tag anbrechen, wo sich die Völker, sich ihrer selbst besinnend, erheben, ihre Geschichte selbst in die Hand nehmen, wo sie den Krieg als die schändlichste aller Greuelthaten, als das Verbrechen aller Verbrechen brandmarken werden.*

*Die Tod und Verderben bringende Politik ihrer Machthaber, die, das Selbstbestimmungsrecht der Völker mit Füßen tretend, die Menschheit zur angeblichen Verteidigung ihrer heiligen, angeborenen Rechte aufs Schlachtfeld treibt — wird ihr Ende nehmen.*

*Die Völker werden zu der Einsicht kommen, daß sie den „Sieg“ mit der Freiheit bezahlen müssen.*

*Allmählich wird die Macht des Wirtschafts-imperialismus gebrochen, die vermeintlichen ökonomischen Interessen sinken zur Bedeutungslosigkeit herab. Ihretwegen wird die Erde nicht mehr mit Blut besudelt, keine Völker mehr in den Abgrund des Verderbens gestoßen mit dem Vorwand ihrer materiellen Bereicherung; — denn die Kriege zwischen Völkern sind abscheulicher Massenmord, sie erniedrigen die menschliche Natur und sprechen ihren Gesetzen Hohn, sie sind ein ewiger Schandfleck in den Geschichtsbüchern einer Generation und ihrer Zeit.*

(Condorcet.)



## Die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Straßenbahnpersonals in verschiedenen Ländern.

### Holland.

#### I. Betriebsform.

In Holland bestehen zwei Eisenbahnbetriebsgesellschaften, die ihr eigenes Netz, das Netz einiger kleinen „Besitzgesellschaften“ und außerdem die Staatslinien betreiben. Diese Unternehmungen sind Aktiengesellschaften und unterstehen einer gemeinsamen Direktion. Zwischen beiden ist eine Interessengemeinschaft gebildet. Die Mehrheit der Aktien befindet sich in den Händen des Staates, der sechs von den elf Mitgliedern des Verwaltungsrats ernannt.

Das Parlament hat keine Kontrolle über die Eisenbahnen, es sei denn, daß bei der Abstimmung über das Budget des Verkehrsministers der mit der Ausführung der Eisenbahngesetze und Bestimmungen beauftragte Minister oder auch die Regierung zum Rücktritt gezwungen werden kann.

#### II. Die finanziellen Betriebsergebnisse.

Der Betrieb der holländischen Eisenbahnen erfolgt mit Verlust. Im Jahre 1921 betrug dieser fl. 33 000 000, 1922 fl. 30 000 000. Die Einnahmen aus dem Reise- und Güterverkehr während des Jahres 1923 stehen wiederum hinter den Einnahmen des Jahres 1922 zurück.

Im Laufe des Jahres 1922 sind folgende Sparmaßnahmen durchgeführt worden:

Wesentliche Verminderung der Dienstkleidung für alle Personalgruppen.

Verschlechterung der Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeit.

Herabsetzung der Löhne für das Werkstättenpersonal um 10%.

Pensionsabzug für das gesamte Personal in Höhe von 8%. In Verbindung hiermit ist die Lohnherabsetzung für das Werkstättenpersonal von 10 auf 7% vermindert worden.

Änderung der Diensterteilung, der Zugbesetzung und dergleichen, was zur Entlassung von Personal oder zur Pensionierung der ältesten Bediensteten geführt hat. Diese Maßnahme wird auch im Jahre 1923 noch fortgesetzt.

Außerdem sind noch verschiedene Maßnahmen weniger einschneidender Art durchgeführt worden, wie Verkleinerung der Schiedsgerichte, Herabsetzung der Vergütung für Aufenthaltskosten und andere.

Ferner ist am 30. September 1923 noch eine Verschlechterung in der Ortsklasseneinteilung dadurch eingeführt worden, daß verschiedene bisher der 3. Ortsklasse angehörige Gemeinden einer neu gebildeten 4. Ortsklasse zugewiesen worden sind, was für die betreffenden Bediensteten eine Einbuße an Einkommen von 8% bedeutete.

Trotz dieser Maßnahmen weist das Betriebsjahr 1923 noch immer einen Verlust von rund 20 Millionen Gulden auf.

Die Niederländische Vereinigung des Eisen- und Tramwaypersonals hat sich diesen Maßnahmen, die alle auf Verschlechterungen des Personals hinausliefen, mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln widersetzt, ohne sie indessen verhindern zu können. Die Organisation hat u. a. folgende Ersparnis-Vorschläge gemacht, die aber von der Eisenbahnverwaltung unberücksichtigt geblieben sind:

Bessere kaufmännische Einrichtung des Betriebs. Große Vereinfachung der Verwaltung. Bessere Zentralisation.

Vergütung der Posttransporte, die gegenwärtig kostenlos erfolgen.

Anwendung des vollen Tarifs bei militärischen und anderen vom Reich verlangten Transporten, die gegenwärtig auf Grund gesetzlicher Vorschrift zum halben Tarif oder völlig kostenlos erfolgen.

Einführung eines neuen Tarifs für Bestelkgüter, da der Tarif für Postpakete 25% unter dem heutigen Bestelgtariff liegt und kleine Sendungen heute vorzugsweise mit der Post befördert werden.

Aufhebung verschiedener Stationen und Strecken.

Vergütung der Kosten für Mieten, Unterhaltung und Bewachung der Strecken, die im Jahre 1920 beispielsweise einen Aufwand von fl. 18 092 000 erforderten. (Im Jahre 1920 gab das Reich für Unterhalt der Kanäle, Wege usw. fl. 45 000 000 aus, wozu noch die Ausgaben für Provinzen und Gemeinden, Schiffsgesellschaften und Autoverkehr kommen.)

Dieses Verlangen ist umso gerechtfertigter, als die Binnenschifffahrt in Holland für die Eisenbahnen schon immer eine außerordentlich empfindliche Konkurrenz darstellte, deren Wirkungen durch die Unterstützung von Schiffsgesellschaften noch erhöht werden.

Der Staat garantiert den Aktionären der Eisenbahnen eine bestimmte Dividende (5%).

Die Regierung bzw. der Minister muß die Tarife auf Grund des Eisenbahngesetzes gutheißen.

Im Laufe der letzten Jahre ist eine beträchtliche Anzahl von Autodiensten errichtet worden, die sowohl Personen als auch Güter befördern und einen nachteiligen Einfluß auf die Einnahmen der Eisenbahnen auszuüben scheinen. Ziffern, die den Umfang dieses Einflusses erkennbar machen, bestehen nicht. Von seiten der Organisation ist darauf gedrungen worden, den Betrieb der Eisenbahnen, speziell den Nahverkehr, derart zu ändern, daß der Auto-Konkurrenz wirksam entgegengetreten werden kann. Den zu diesem Zweck gegebenen praktischen Fingerzeigen ist bisher nicht hinreichend gefolgt worden.

### III. Das Verhältnis zwischen der Betriebsleitung und den Organisationen des Personals.

Hauptverwaltung und Verwaltung von Unterabteilungen einer Gewerkschaftsorganisation sind befugt, Wünsche und Beschwerden des Personals schriftlich dem Dienstchef oder dem ihm unmittelbar unterstehenden Chef, in dessen Dienstkreis die Angelegenheit gehört, zur Kenntnis zu bringen. Auf Verlangen wird dem Wunsch- oder Beschwerdesteller Gelegenheit gegeben, noch mündlich ergänzende Mitteilungen zu machen.

Die Hauptverwaltung einer Gewerkschaftsorganisation kann Wünsche oder Beschwerden, die Interessen eines oder mehrerer Mitglieder oder den Verband angehen, schriftlich zur Kenntnis der Direktion bringen; Wünsche und Beschwerden persönlicher Art aber erst, nachdem sie zuvor ohne den gewünschten Erfolg dem zuständigen Beamten unterbreitet worden sind.

Die Direktion gibt den Hauptverwaltungen der Gewerkschaften Gelegenheit, Änderungsvorschläge über Bestimmungen, welche die Rechte und Pflichten des Personals berühren, oder einen neuen Reglementsentwurf zu unterbreiten, es sei denn, daß eine besondere Kommission, in welcher auch das Personal Vertretung besitzt, angewiesen ist, mit der Direktion zu beraten.

Die Direktion lädt ein Mal im Monat sowie immer, wenn dies nach dem Urteil der Direktion oder von mindestens zwei Personalorganisationen in dringenden Fällen für nötig erachtet wird, die Hauptleitung der Gewerkschaften ein, sich durch ein Vorstandsmitglied oder einen Beamten der Gewerkschaft bei einer Zusammenkunft von Direktion und Hauptvorständen vertreten zu lassen. Bei diesen Zusammenkünften werden die

Wünsche und Beschwerden, welche die Hauptvorstände schriftlich der Direktion zur Kenntnis gebracht haben, sowie Entwurfs-Änderungen und Entwurfs-Reglement und -Regelungen, falls diese nicht bereits schriftlich erledigt sind, besprochen.

Außer der Niederländischen Vereinigung des Eisen- und Trambahnpersonals sind nur der Römisch-Katholische Verband, der Protestantische Verband, der Neutrale Verband und der „Beamtenbund“ anerkannt.

Bei den Besprechungen wird kein Unterschied gemacht zwischen besoldeten Vertretern der Organisationen und im aktiven Dienste stehendem Personal.

Dem Personal wird zur Verrichtung gewerkschaftlicher Arbeiten Urlaub gewährt und zwar für je 250 Mitglieder einer Person. Im Höchstfalle kann aber ein Organisation nur für 40 Mitglieder Beurlaubung für gewerkschaftliche Arbeiten beanspruchen. Der Urlaub beträgt für fünf Mitglieder einer Gewerkschaft höchstens 45 und für die übrigen höchstens 30 Tage im Jahr. Dieser Urlaub wird nicht vergütet.

Außer den oben erwähnten Besprechungen besteht zwischen Direktion und Organisationsleitung nicht an Bedingungen geknüpfter Verkehr.

Das Personal hat hinsichtlich der Betriebsleitung kein Mitspracherecht.

Einzelne Dienstchefs und oberste Beamte auf den Hauptbüros und Linien geben der Organisation Gelegenheit, sich über die Diensterteilung zu äußern, ohne aber an eine Einwilligung in die gestellten Wünsche gebunden zu sein.

### IV. Das Streikrecht.

Streik des Eisenbahnpersonals und Aufforderung hierzu ist auf Grund besonderer Bestimmungen des Strafgesetzbuches bei Gefängnis- und Geldstrafe verboten. Diese Bestimmungen sind kurz nach dem im Januar 1903 erfolgreich durchgeführten Streik der Eisenbahner in das Gesetzbuch aufgenommen worden. Dieser Streik war als Sympathiestreik für die damals im Streik befindlichen Hafenarbeiter eingeleitet worden, war aber zugleich eine Folge der allgemeinen Unzufriedenheit des Eisenbahnpersonals. Als der Entwurf der neuen Strafbestimmungen bekannt wurde, sind die Eisenbahner am 7. April 1903 zum Protest aufs neue in einen Streik getreten, konnten aber nicht verhindern, daß sie Gesetz wurden.

### V. Die Organisation des Personals.

Am 1. Januar 1923 waren etwa 47 000 Personen bei den holländischen Eisenbahnen beschäftigt. Neben einigen sehr kleinen Vereinigungen des höheren Personals und dem 80 Mitglieder zählenden Syndikalistischen Bund des Eisenbahnpersonals bestehen fünf Organisationen, welche 91,74% des Personals umfassen. Hiervon entfallen auf die Niederländische Vereinigung des Eisen- und Trambahnpersonals (freigewerkschaftliche Organisation) 38,60%, auf den Römisch-Katholischen Verband 26,49%, Protestant. Christl. 9,36%, auf den „Neutralen Bund“ 8,53%, und auf den Beamtenbund 8,76%.

Mit dem Beamtenbund sind Anfang 1923 Verhandlungen über Verschmelzung mit der Niederländischen Vereinigung geführt worden. Sie sind aber erfolglos verlaufen. Ein gleicher Versuch, den Neutraten Bund mit der Niederländischen Vereinigung zu verschmelzen, ist grobenteils infolge des Treibens einiger Personen in der Leitung des Neutralen Bundes mißglückt.

Die Niederländische Vereinigung zählte am 1. Januar 1923 3384 Angehörige des Lokomotivpersonals und 982 Angehörige des Verwaltungsdienstes.

Jeder der bestehenden Verbände gehört mit Ausnahme des Beamtenbundes einer eigenen Landeszentrale an. Nur die Niederländische Vereinigung gehört dem der Amsterdamer Gewerkschaftsinternationale angeschlossenen Holländischen Gewerkschaftsbund an.

Der Beamtenbund ist keiner internationalen Organisation angeschlossen.

**VI. Regelung der Arbeitsbedingungen.**

Das gegenwärtig geltende Dienstreglement ist von einer staatlichen Kommission entworfen, der auch ein Vertreter der Niederländischen Vereinigung angehörte. Die Regierung hat diesem Reglement ihre Zustimmung gegeben. Es gilt für unbeschränkte Zeit und für das gesamte Personal. Jedem Bediensteten muß ein Reglement ausgehändigt werden.

Jede Abänderung unterliegt der Zustimmung des Ministeriums.

Alle fünf Jahre werden die Bestimmungen nachgeprüft. Bei Nichtübereinstimmung zwischen ihm und der Eisenbahndirektion kann dann der Minister die Regelung selbständig festsetzen.

**VII. Rechtliche Stellung.**

Eine Berufung an das Schiedsgericht ist möglich bei Geldstrafen, die ein Viertel des Taglohns überschreiten, bei schriftlichen Verweisen und bei Dienstentlassungen. Das *Schiedsgericht* besteht aus drei Personen und einem Sekretär. Ein Mitglied wird durch den Anrufenden, das zweite durch die Eisenbahndirektion angewiesen. Das dritte Mitglied geht aus einer Liste hervor, die alle zwei Jahre von der Direktion im Einvernehmen mit den Gewerkschaften aufgestellt wird, und fungiert als Vorsitzender.

Gegen den Ausspruch des Schiedsgerichts kann keine Berufung eingelegt werden.

Bei Entlassung eines Bediensteten, der länger als ein Jahr im Dienstverhältnis steht, muß die Direktion den Ausspruch des Beirats (Commissie van advies) einholen, doch ist sie nicht verpflichtet, dem Ausspruch Folge zu geben.

Der Beirat (Commissie van advies) ist aus drei Mitgliedern gebildet, die durch die Eisenbahndirektion und die Hauptverwaltungen der zur Mitarbeit bereiten Gewerkschaften gemeinsam für die Dauer von zwei Jahren ernannt werden.

Auch gegen strafweise unehrenvolle Entlassung kann Berufung bei dem Schiedsgericht eingelegt werden. Erachtet dieses die Entlassung als unrechtmäßig, so kann die Direktion doch von ihrem allgemeinen Entlassungsrecht Gebrauch machen und die ehrenvolle Entlassung unter Auszahlung von höchstens  $\frac{1}{12}$  des mit 70 multiplizierten Tagesgehalts für jeden Monat geleisteten Dienstes vornehmen.

Zur Bekleidung von öffentlichen Ämtern wird Urlaub ohne Bezahlung erteilt.

**VIII. Arbeitszeit.**

Gemäß dem Eisenbahngesetz vom 9. April 1875 muß die Regierung Bestimmungen über Höchst- und Mindestdienstzeiten treffen.

Als Dienstzeit wird betrachtet die Zeit zwischen zwei ununterbrochenen Ruhezeiten nach Abzug der dazwischen liegenden Pausen. Dienstpausen werden jedoch u. a. nicht abgezogen, wenn sie weniger als eine halbe Stunde betragen oder zwischen neun Uhr abends und neun Uhr vormittags liegen.

Für Kontorpersonal, das Außendienst auf Haltestationen verrichtet, sowie solches, das nach dem Urteil des Ministers mit andauernder und anstrengender Arbeit belastet ist, darf die Dienstzeit 10 Stunden nicht überschreiten.

Die Gesamtarbeitsdauer darf in zwei hintereinander folgenden Wochen für Kontorpersonal nicht mehr als 90 bzw. 96, und für das übrige Personal, das andauernde und angestrenzte Arbeit verrichtet, nicht mehr als 102 Stunden betragen. Für Personal in Lokomotivschuppen und kleinen Werkstätten darf die tägliche Dienstzeit nicht mehr als 10 Stunden und in zwei einander folgenden Wochen nicht mehr als 100 Stunden betragen. Für Lokomotivpersonal darf der Gesamtdienst in zwei einander folgenden Wochen nicht 108 Stunden, für Zugpersonal nicht 114, für Wegbewachungspersonal nicht 132 bzw. 144, und für das übrige Personal nicht 114 Stunden überschreiten.

Der Minister kann in vielen Fällen Ausnahmen gewähren.

Frauen dürfen zwischen 10 Uhr abends und fünf Uhr morgens nicht als Wärterinnen beschäftigt werden.

Die Arbeitszeit für die Arbeiter, die in den Hauptwerkstätten mit der Wiederherstellung von Lokomotiven und Wagen beschäftigt sind, ist auf 48 Stunden festgestellt.

Sonntagsdienst und Nachtdienst werden als gewöhnliche Dienstzeit angerechnet.

Überstunden werden nur dann vergütet, wenn diese mit einer Folge von Zugverspätungen sind. In diesen Fällen wird ein Zehntel des Taglohnes als Überstunde vergütet.

Für Personal der zentralen Werkstätten besteht jedoch die besondere Regelung, daß bei Heranziehung zum Dienst außerhalb der gewöhnlichen Dienstzeiten ein Zuschlag von 25% für die vor Mitternacht liegenden, und von 50% für die zwischen Mitternacht und sieben Uhr vormittags liegenden Stunden bezahlt wird. Für Arbeit an Sonntagen und christlichen Feiertagen wird die doppelte Stundenzahl vergütet.

*Urlaub:* Höhere Dienstgrade haben 28 Tage Ferien; Bürovorstände 21 Tage. Die übrigen Bediensteten erhalten einen Urlaub von 14 Tagen, die nach 15 Dienstjahren um 4 Tage, und nach 25 Dienstjahren um 7 Tage erhöht werden.

Außerdem wird beim Todesfall eines Familienmitgliedes oder von Bluts- und Anverwandten ersten Grades ein Urlaub von zwei Tagen und beim Todesfall von Bluts- und Anverwandten zweiten Grades, sowie bei Niederkunft der Ehefrau ein Urlaub von einem Tage gewährt, wenn darum nachgesucht wird. Diese Urlaubstage werden bezahlt.

In ganz besonderen Fällen, wie bei ernstlicher Erkrankung von Bluts- und Anverwandten ersten Grades, kann durch die Direktion in einem Jahre ein mehrtägiger Urlaub unter Fortbezug des Lohnes gewährt werden.

Urlaub ohne Bezahlung wird gewährt:

Für die Ausübung öffentlicher Ämter, für die Verrichtung von Tätigkeiten für die Gewerkschaftsbewegung.

**IX. Die Lohnregelung.**

Für die verschiedenen Gruppen sind Mindest- und Höchstlöhne festgesetzt, die sich auf die teuerste (erste) Ortsklasse beziehen.

Die Löhne der ersten Ortsklasse betragen:

Lohngruppe und Beruf:	Minimum	Maximum
1 Arbeiter, Streckenarbeiter, Putzer, Bremser	1580,—	1797,—
2 Bote, Pförtner, Kutscher, Schaffner-Lehrling	1647,—	1897,—
3 Blockstellenwärter, Schaffner (läuft durch bis Lohngruppe 4 (Max. 2196) . . . . .	1697,—	1997,—
3a) Lokomotivführer-Lehrling (Heizer) . . . . .	1747,—	2122,—
4 Arbeiter-Telegrafist, Rangierer, Wagenmeister, Stellwerkswärter (Schaffner, siehe Lohngr. 3.) . . . . .	1797,—	2196,—
5 Rangiermeister, Lademeister (läuft durch bis Lohngruppe 7 (Max. 2496), Elektrotechniker	1847,—	2346,—
6 Zeichner . . . . .	1400,—	2000,—
7 Zugführer, Bürobeamter, Haltechef, Elektrotechniker-Vorarbeiter, Kesselmacher Werkstätten-Maschinist, (Lademeister, siehe Lohngruppe 5) . . . . .	1897,—	2496,—
8 Lokomotivführer, Zugkontrolleur, Stationsbeamter . . . . .	2016,—	2784,—
10 Sekretär (zuzügl. fl. 100 bei Stationsdienst)	2137,—	3648,—
11 Abteilungsleiter zuzügl. 100 fl. bei Stationsdienst), Stationsvorsteher 3. Kl., Lokomotivführer-Aufseher . . . . .	2496,—	3840,—
12 Stationsvorsteher 2. Kl. . . . .	2784,—	4128,—
13 Bürovorsteher (zuzügl. fl. 100 bei Stationsdienst), Stationschef 1. Kl. . . . .	3168,—	4416,—
14 Werkmeister . . . . .	3456,—	4704,—
15 Stationsvorsteher 1. Kl. A . . . . .	3840,—	5088,—
19 Ingenieur 2. Kl. . . . .	4400,—	6500,—
20 Inspektor, Ingenieur 1. Kl. und des Fahrdienstes . . . . .	4600,—	9000,—
22 Oberingenieur . . . . .	5500,—	unbest.
23 Dienstchef . . . . .	8000,—	unbest.

Beginnend mit 1. Januar 1924 hat die Verwaltung unter Gutheißung der Regierung alle Löhne um 10% gekürzt. Zur Zeit (Mitte Februar 1924) schweben Verhandlungen mit den verschiedenen Organisationen des Personals, um statt des Abzuges folgende Regelung mit rückwirkender Kraft bis 1. Januar eintreten zu lassen:

Das gesamte Personal soll fortan 12½% als Beitrag zum Pensionsfonds entrichten statt bisher 8½%; der Lohnabzug für die neu eingeführte 4. Ortsklasse wird von 16 auf 12% vermindert, doch erhält das Personal von dem um 12% gekürzten Lohn noch ein weiteres Prozent abgezogen. Für das Personal der großen Werkstätten tritt ein allgemeiner Lohnabzug von 3%, und für das übrige Personal von 5% ein.

Gleichzeitig kommen noch einige Erleichterungen in Wegfall. U. a. die Auszahlung von 4 Tagen Extralohn, wenn der Bedienstete das ganze Jahr hindurch nicht krank gewesen ist, und des Extrataglohns, der bisher alljährlich ausgezahlt worden ist.

Verheiratete erhalten für jedes Kind unter 18 Jahren vom vierten Kinde an eine Zulage von 2¼% des Lohnes. Das Minimum dieser Zulage beträgt fl. 50, das Maximum fl. 200 im Jahr.

Die Niederländische Vereinigung hat sich der Einführung dieser Kinderzulage widersetzt, weil sie nach ihrer Auffassung für die Gesamtheit eine Lohndrückerei darstellt.

Das Lokomotivpersonal erhält außer dem Lohn Sparprämien für sparsamen Verbrauch von Brennmaterial und Öl. Der Betrag dieser Sparprämien wird bei Festsetzung des Pensionsbeitrages mit fl. 150 im Jahr berechnet. Außerdem erhält das Lokomotivpersonal für Abwesenheit vom Standort Abwesenheitsgelder in der Höhe von 7 Cents pro Stunde. Im Jahresdurchschnitt betragen diese Abwesenheitsgelder etwa fl. 180.

Zugpersonal erhält ebenfalls Abwesenheitsgelder in derselben Höhe. Für dieses machen die Abwesenheitsgelder im Durchschnitt jährlich etwa 80 fl. aus.

Der Höchstlohn wird in den verschiedenen Berufen erreicht durch jährliche periodische Erhöhungen im Betrage von fl. 50 bis fl. 400. Für den größten Teil des Personals beträgt diese Erhöhung fl. 52 bis 150 jährlich.

Wenn die jährlichen periodischen Lohnerhöhungen nicht erfolgen, kann das Personal an den Beirat (Commissie van advies) appellieren, der dann hierüber ein Gutachten abgibt und es der Direktion mitteilt.

Mit Ausnahme des Personals der Hauptwerkstätten erhält das Personal den Lohn für alle sieben Tage der Woche ausgezahlt. Für das Personal der Hauptwerkstätten ist der Lohn auf der Grundlage von 48 Stunden pro Woche berechnet.

Insgesamt bestehen 23 Lohngruppen. Der weitaus größte Teil des Personals gehört zu den untersten 13 Lohngruppen.

Für Verrichtung von Arbeiten außerhalb des Standortes wird eine Entschädigung von 27 Cents für Tages-, und von 52 Cents für Nachtstunden für die erste Ortsklasse gewährt.

Bei nicht beantragter Versetzung wird Verheirateten ein Monatslohn und Unverheirateten der Betrag von sieben Tagelöhnen als Unkostenvergütung gewährt.

Bei Erreichung von 25 Dienstjahren wird eine Gratifikation in Höhe eines Monatslohnes ausgezahlt.

Bei Wahrnehmung einer höher besoldeten Stellung wird für jeden Tag noch eine Zulage in der Höhe des Unterschiedes des Maximum-Lohnes beider Stellungen gewährt. Diese Zulage tritt nicht ein, wenn es sich um Bürodienst handelt.

#### X. Pensions- und Krankengeldregelung.

Bei Dienstverhinderung durch Krankheit oder Unfall wird an das fest angestellte Personal während eines ganzen Jahres der volle Lohn ausgezahlt. Wenn anzunehmen ist, daß Wiederherstellung eintreten kann, so wird während des zweiten und dritten Krankheitsjahres 70% des Lohnes gezahlt, jedoch hat der Erkrankte im zweiten Jahre noch für jedes Jahr, das er ununterbrochen im Dienst gestanden hat, Anspruch auf einen vollen Monatslohn.

Erhält der Erkrankte auf Grund der Unfallversicherung eine Rente, so wird diese in Abzug gebracht.

Die Krankenkontrolle wird von der Direktion durch hierzu bestellte Ärzte durchgeführt.

Im Sterbefall wird der Lohn bis zum letzten Tag des Monats, in dem der Tod erfolgt, ausgezahlt. Der Witwe oder den Hinterbliebenen wird außerdem ein Betrag in Höhe eines halben Jahresgehalts zugewiesen.

Für das Personal der Eisenbahngesellschaften ist eine Pensionskasse errichtet. Die Mitgliedschaft ist obligatorisch.

Das Reglement der Pensionskasse wird zur Zeit abgeändert. Bis zur Einführung des neuen Reglements, das rückwirkende Kraft bis Juli 1922 haben soll, wird bereits 8½% des Lohnes als Beitrag zur Pensionskasse in Abzug gebracht. Die darüber hinausgehenden Kosten der Pensionskasse sollen von der Direktion getragen werden.

Pensionsanspruch tritt nach sieben Dienstjahren ein. Als Pension wird für jedes Dienstjahr 2% des Lohnes gewährt. Die Berechnung erfolgt auf Grund des Durchschnittseinkommens der letzten drei Dienstjahre. Die Mindestpension beträgt 30%, die Höchstpension 70%.

Bei Austritt aus dem Dienst bleibt der Pensionsanspruch bestehen, wenn mindestens 15 Dienstjahre geleistet sind. Diese Pension kommt dann nach Erreichung des 65. Lebensjahres zur Auszahlung.

#### XI. Freifahrtscheine.

Das Personal hat Anspruch auf freie Fahrt auf den von einer der Gesellschaften betriebenen Eisen- und Trambahnlinien bei Dienstreisen, Versetzung, bei Eintritt in den Dienst, bei Aufgabe des Dienstes infolge Invalidität oder vorgerückten Alters und zu privaten Reisen.

Anspruch auf Freifahrtscheine *erster Klasse* haben:

Adjunkt-Inspektoren, Adjunkt-Inspektoren-Aspiranten, Adjunkt-Ingenieurs und Adjunkt-Ingenieur-Aspiranten.

Anspruch auf Freifahrtscheine *zweiter Klasse* haben Beamte vom Rang eines Eisenbahnsekretärs an aufwärts (Lohngr. 10).

Das übrige Personal in unteren Graden hat Anspruch auf Freifahrtscheine *dritter Klasse*.

Freifahrtscheine zu privaten Reisen ohne Beschränkung erhalten Beamte, die in der ersten Lohnklasse ein Jahresgehalt von fl. 2377,50 und mehr beziehen.

Die übrigen Beamten und Angestellte haben Anspruch auf dreißig einzelne Reisen zu privaten Zwecken im Jahr.

Unverheiratetes Personal erhält außerdem in einem Kalenderjahr 37 Mal Berechtigung zu freier Fahrt, doch ausschließlich zwecks Besuch der Eltern an dienstfreien Tagen. Dergleichen wird an Verheiratete allwöchentlich einmal freie Fahrt zum Besuch der Familie gewährt, wenn diese nicht im Arbeitsort wohnt.

In beschränktem Umfang werden Freifahrtscheine auch für Familienangehörige bewilligt. Und zwar für die Ehefrau, für unverheiratete Kinder, die außerhalb des Wohnorts der Eltern Unterricht und Ausbildung genießen, für Haushälterinnen von Witvern oder solchem männlichen Personal, dessen Ehe gelöst ist, vorausgesetzt, daß ein oder mehrere Kinder unter 23 Jahren vorhanden sind.

Als Kinder werden auch Stiefkinder und Pflegekinder betrachtet, wenn diese letzteren fortdauernd und ganz den Pflegeeltern zur Last fallen.

Pensioniertes oder auf Wartegeld gestelltes Personal hat für sich und die Ehefrau ebenfalls Anrecht auf Freifahrt, doch in beschränkterem Umfang als das in Dienst stehende Personal.

Für die Ausstellung von Freifahrtscheinen zu privaten Zwecken werden 0,10 und 0,20 fl. als Gebühr erhoben.

Die Freifahrtscheine werden auch für ausländische Eisenbahnstrecken ausgestellt.



## XII. Belohnungen und Straten.

*Belohnungen* können stattfinden für besonders hervorragende Dienstleistungen, für Verhütung von Unfällen, Geistesgegenwart und Mut, oder für Erfindungen und Verbesserungen, die für den Eisenbahndienst von praktischem Wert sind. Die Belohnungen bestehen in lobenswerter Erwähnung, Gratifikation oder in sonstigen Geschenken.

*Bestrafungen* können erfolgen bei Pflichtversäumnissen und bestehen aus:

- a) schriftlichen Verweisen;
- b) Verlust von einem oder mehreren dienstfreien Tagen oder Urlaubstagen;
- c) Verweigerung von Freifahrtscheinen;
- d) Geldstrafen;
- e) Versetzung ohne Vergütung der Umzugskosten;
- f) Lohnherabsetzungen;
- g) Anweisung eines anderen Dienstes;
- h) sofortiger Entlassung.

Im allgemeinen wird die Strafe erst festgesetzt, nachdem der Bestrafte Gelegenheit hatte, sich zu rechtfertigen.

Die Strafe wird dem Bestraften durch eingeschriebenen Brief mitgeteilt.

Die Personalorganisationen haben kein Mitwirkungsrecht bei Untersuchungen.

Bei Auflegung einer Geldstrafe in Höhe von einem Viertel des Tagelohnes oder weniger wird der Abzug erst vorgenommen wenn eine neue Bestrafung erfolgt. Trifft eine neue Bestrafung innerhalb der nächstfolgenden sechs Monate nicht ein, so wird die Bestrafung als nicht erfolgt betrachtet.

Die Ausführung anderer Strafen kann ebenfalls aufgeschoben werden. Diese verfallen, wenn innerhalb des nächstfolgenden Jahres keine neue Bestrafung erfolgt.

Bei Berufung an das Schiedsgericht wird die Ausführung der Strafe bis nach erfolgtem Ausspruch aufgeschoben.

Die Geldstrafen werden vom Lohn abgezogen und einem Fonds zugeführt. Der Abzug beträgt nicht mehr als einen Tagelohn monatlich, wenn der Bestrafte nicht ausdrücklich wünscht, daß ein größerer Betrag in Abzug gebracht wird.

Bei grober Pflichtverletzung, die mit sofortiger Entlassung bestraft werden kann, kann sofort vorläufige Dienstenthebung erfolgen.

Diese Dienstenthebung verfällt, wenn sie nicht vorher zurückgenommen ist, an dem der schriftlichen Mitteilung der Strafe folgendem Tage oder nach vierzehn Tagen.

Für die Zeit der Dienstenthebung werden zwei Drittel des Gehalts gezahlt.

Die schriftliche Mitteilung, daß strafweise sofortige Entlassung erfolgt, hat für den Bestraften Dienstenthebung zur Folge. Diese Dienstenthebung verfällt a) durch Ausführung der Strafe; b) durch Rückgängigmachung der Strafe durch ein Schiedsgericht. Für die Dauer einer solchen Dienstenthebung wird kein Lohn gezahlt.

Wiederholte Trunkenheit wird mit unehrvoller Entlassung bestraft.

## XIII. Wohnungsfrage.

In vielen Fällen unterstützt die Direktion im Zusammenarbeiten mit Reich und Gemeinden den Wohnungsbau.

Das Personal, dem Dienstwohnungen zugewiesen werden, ist verpflichtet, diese zu beziehen. Die Miete für Dienstwohnungen beträgt 10% des Lohnes.

## XIV. Aufenthaltsräume, hygienische und Sicherheitsmaßnahmen.

Für das Fahrpersonal sind in vielen Depots Badgelegenheiten bereitgestellt, von denen ausgiebig Gebrauch gemacht wird. Klagen über den Zustand dieser Einrichtungen werden vernommen, doch dürfte das Personal hieran auch selbst mitschuldig sein.

Auf vielen Plätzen bestehen Übernachtungslokale, die im allgemeinen keinen Anlaß zu Klagen geben.

Besondere Eisenbahnkantininen gibt es nicht. An den Bahnhofsbuffets hat das Personal das Recht, gewisse Speisen und Getränke zu ermäßigtem Preise einzunehmen.

Die Reinigung der Wagen erfolgt nicht maschinell.

Die automatische Kuppelung ist nicht eingeführt, obgleich die der I. T. F. angeschlossene Organisation darum nachgesucht hat und von dieser Organisation mit Unterstützung der Direktion vorgenommene Versuche mit dem System Boirault ausgezeichnet gelungen sind.

## XV. Dienstkleidung.

Eine Reihe Personalgruppen erhält Dienstkleidung. Es erhalten:

ein Lokomotivführer: Mütze, Hosen, drei blaue Körper-Joppen;

ein Schaffner: Mütze, Mantel, Hosen, Wintermantel;

ein Bremser: Mütze, Mantel, Hosen;

ein Rangierer: Mütze, Hosen, Ledergamaschen, Jacke, drei Blusen;

ein Stationsassistent: Mütze, Rock, Hosen, Wintermantel, Regenmantel;

ein Arbeiter: Mütze, Hosen, Ärmelweste, Jacke;

ein Streckenarbeiter: Mütze;

ein Putzer: Mütze;

ein Bahnsteigschaffner: Mütze, Mantel, Hosen;

ein Stellwerkwärter: Mütze.

## XVI. Körperliche Prüfung und Augenrevision.

Körperliche Prüfung findet nur bei Krankheit oder körperlicher Verletzung, die hierzu führen kann, statt.

Nachprüfung der Augen findet bei Erreichung des 45. Lebensjahres und danach alle fünf Jahre statt, wenn der Augenarzt nicht eine frühere Nachprüfung notwendig hält.

Ergibt die Untersuchung, daß der Untersuchte nur ungeeignet ist, um die bisherige Tätigkeit zu verrichten, so wird ihm nach Möglichkeit Gelegenheit gegeben, in einen andern Dienst überzutreten. Kommt der Untersuchte dadurch in eine niedrigere Lohnklasse, so wird der Unterschied durch Zulage ausgeglichen.

Das Untersuchungsergebnis wird schriftlich mitgeteilt. Der Untersuchte kann eine nähere Untersuchung durch eine Kommission bestehend aus drei Ärzten nachsuchen und einen dieser Ärzte selbst bestimmen.

## XVII. Erholungsheime, Ferienkolonien und Heilanstalten.

Es sind zwei Erholungsheime für Eisenbahner vorhanden, die von besonderen Personalvereinigungen errichtet worden sind. Kostenlose Aufnahme können finden die Mitglieder dieser Vereinigungen, sowie deren Familienmitglieder, im Falle der Erkrankung.

## XVIII. Ausbildung.

Für die Ausbildung des Personals wird außer dem, was das Personal vielfach im Zusammenarbeiten mit den Organisationen tut, von den Gesellschaften nicht viel getan.

Eine Ausnahme bildet das Lokomotivpersonal. Für dieses ist, nachdem die Niederländische Vereinigung die Sache in die Hand genommen hatte, um u. a. die Gesellschaften auf ihre eigenen Pflichten wirksam hinzuweisen, ein besonderer Dienst zustande gekommen, für den nun feste Kursuslokale und sogenannte Instruktionswagen bestehen.

Die Niederländische Vereinigung gibt außerdem noch ein technisches Monatsorgan heraus. Die Organisation ist aber der Auffassung, daß die Ausbildung des Personals tatsächlich Aufgabe der Betriebsleitung ist.

## Praktischer Versuch mit der automatischen Wagenkuppelung in Frankreich.

Die französische Eisenbahner-Föderation hat bereits im April 1921 in bezug auf Anwendung eines automatischen Kuppelungssystems an Eisenbahnwagen auf dem Genfer Kongreß der I. T. F. durch die Delegierten einen Antrag einreichen lassen, der einstimmig gutgeheißen wurde. Der gleiche Antrag ist auch dem im Oktober 1922 in Wien abgehaltenen Kongreß vorgelegt worden mit dem Ergänzungsantrag, zur Einführung des Systems eine internationale Aktion einzuleiten. Teildemonstrationen fanden auf dem Bahnhof Cornavin in Genf und auf Veranlassung des holländischen Eisenbahnverbandes auf dem Rotterdamer Bahnhof statt.

Auch die französischen Eisenbahner blieben nicht untätig. Die französische Eisenbahner-Föderation vermochte nämlich die Anerkennung eines im Jahre 1914 gefaßten Parlamentsbeschlusses zu erwirken, in dem für einen praktischen Versuch mit der automatischen Kuppelung die Summe von 8 Millionen Francs bewilligt wurde, der jedoch wegen des Krieges unausgeführt blieb. Dem Beschlusse gemäß sollte nun während des Dienstes ein eingehender Versuch mit 12 000 Kuppelungen vorgenommen werden und zwar sollte diese versuchsweise Anwendung auf den Staatseisenbahnen im Bezirk La Rochelle während der Dauer von 3 Monaten erfolgen.

Der Unterzeichnete hat im Auftrage der Eisenbahnerföderation das Büro der I. T. F. von vorstehendem in Kenntnis gesetzt und um die Entsendung einer Delegation ersucht, welche an Ort und Stelle das System auf seine praktische Durchführbarkeit hin untersuchen und über das Ergebnis Bericht erstatten sollte.

Die I. T. F. hat zu diesem Zweck unseren Freund und Kollegen Nathans als Delegierten bestimmt. Moltmaker und ein anderer Genosse sollten ihn begleiten, doch dringende anderweitige Geschäfte hielten sie im letzten Moment davon ab.

Auf die Bitte des Genossen Nathans ging ich mit ihm zusammen nach der Versuchsstation, wo wir am 29. und 30. Januar die seit 19. November 1923 eingeführte probeweise Verwendung der automatischen Kuppelung in Augenschein nahmen. Die Staatseisenbahnverwaltung hat sich durch Herrn Oberinspektor Galland, Vorsteher der Stationen La Rochelle's in jeder Hinsicht sehr entgegenkommend gezeigt, indem die verschiedensten, während einer solchen Versuchsperiode erforderlichen Manöver mit dem abnehmbaren Apparat vorgeführt wurden, wie: An- und Loskuppeln der Wagen, Montieren und Abmontieren der Kuppelung, Manöver vom Rangierbügel aus, Zusammenstellung eines Zuges usw.; wir bestiegen einen Güterwagen, um uns vom Bremersitz aus während der Fahrt, speziell bei steigendem und abfallendem Gelände von der Zweckmäßigkeit des Systems zu überzeugen. Kurz und gut, wir konnten feststellen, daß das System Boirault in jeder Hinsicht vollauf den Anforderungen entspricht, die wir von jeher an ein automatisches Kuppelungssystem gestellt haben.

Vertreter der ganzen Pariser Presse, sowohl der lokalen als auch der des Distrikts haben sich auf unsere Einladung ebenfalls eingefunden und Herr Ingenieur L'Homond und Herr Inspektor Galland haben vor den Pressevertretern und uns die allgemein gemachten Erfahrungen in folgender Erklärung zusammengefaßt: „Das System, das dem Personal jede Sicherheit bietet, bringt nicht nur auf den Rangierbahnhöfen, sondern auch bei den Manövern auf den Bahnhöfen im allgemeinen eine ganz beträchtliche Zeitersparnis mit sich, und wir können versichern, daß gegen die allgemeine Einführung des Kuppelungssystems Boirault nichts einzuwenden ist.“

Kollege Nathans hat seinerseits erklärt, daß ihm das, was er gesehen habe, nur Bewunderung abzwinge und daß er sowohl bei der I. T. F. als auch beim Internationalen Arbeitsamt darauf dringen würde, daß im Interesse des Personals und des Verkehrs unverzüglich eine befriedigende Lösung herbeigeführt wird.

Er erinnerte daran, daß die Internationale Arbeitskonferenz in ihrer fünften Sitzung den von unserem Freund Charles Schürch als schweizerischer Arbeitnehmervertreter eingereichten Antrag, der folgendermaßen lautete, angenommen hat:

„Die fünfte internationale Arbeitskonferenz, ausgehend von der Erwägung, daß die Sicherheit der Arbeiter auf den Eisenbahnen beträchtlich erhöht werden kann durch die allgemeine Anwendung der automatischen Kuppelung auf allen Fahrzeugen, beauftragt den Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes, die Initiative zur Prüfung der Angelegenheit eines internationalen Übereinkommens über die Anwendung der automatischen Kuppelung bei allen Eisenbahnfahrzeugen zu ergreifen.“

Auf Grund der Eindrücke, die wir gewonnen haben, hat Kollege Nathans an das Internationale Arbeitsamt nachstehendes Telegramm gesandt:

„Nachdem ich die günstigen Resultate bei der versuchsweisen Einführung der automatischen Kuppelung System Boirault im staatlichen Eisenbahnbezirk La Rochelle persönlich wahrgenommen habe, bin ich zu der Überzeugung gekommen, daß die praktische Einführung der automatischen Kuppelung wesentlich beiträgt zur Verhütung vieler Rangierunfälle, welche jährlich zahlreiche Opfer unter den Eisenbahnern fordern, wie auch bedeutende Verbesserungen für den Eisenbahnbetrieb mit sich bringt, sodaß es unverzeihlich sein würde, mit der Einführung dieses Systems noch länger zu warten, zumal dadurch auch keine Verminderung des gegenwärtigen Personalbestandes in Frage kommt.“

Es wäre nunmehr an der Zeit, dafür zu sorgen, daß die Eisenbahner nicht mehr länger dem Schlendrian und der Knäuserei der Eisenbahnunternehmungen zum Opfer fallen.

Marcel Bidegaray.

\*  
\*

(Wir erinnern daran, daß sich auch der Internationale Verband der Eisenbahnverwaltungen in seiner nächsten Konferenz im April dieses Jahres mit der Frage der automatischen Kuppelung beschäftigen wird. Das Büro der I. T. F. wird bei dieser Konferenz eine Vorlage einreichen, in der die diesbezüglichen Wünsche des Eisenbahnpersonals niedergelegt sind.)

## Der polnische Eisenbahnerstreik.

Der polnische Eisenbahnerstreik ging aus einem Lohnkonflikt hervor. Vor einiger Zeit hatte der Landtag zwei Gesetzesentwürfe zu behandeln; einen über die Löhne der Staatsangestellten, den anderen über die Pensionsregelung. Da alle wichtigen polnischen Eisenbahnlinien Staats Eigentum sind, stehen fast sämtliche Eisenbahner im Staatsdienst. Die Forderungen der Eisenbahner wurden vom Zentralausschuß der Staatsangestellten, in dem auch der Eisenbahnverband vertreten ist, aufgestellt, sie wurden von den Arbeitervertretern im Landtag verteidigt, aber dank dem gemeinsamen Vorgehen der nationaldemokratischen und Volksparteien abgelehnt. Der Staatsangestelltenausschuß hat auch auf anderem Wege versucht, auf die Regierung einen Druck auszuüben.

In der Forderung wird eine Zulage in Höhe von 172% eines Monatsgehalts verlangt als Entschädigung für Unterbezahlung im vorangegangenen Jahre; ein Monatsgehalt als Winterzulage (die Zulage wurde auch von früheren Regierungen gewährt); vierzehntägige Feststellung der Gehälter auf Grund der Indexziffern; ferner wurden noch einige weniger wichtige Ansprüche gestellt. Die Regierung lehnte die Forderungen aus finanziellen Gründen ab.

Auf diese Verweigerung hin wurden von Staatsangestellten in Warschau, Krakau, Leopold und einigen anderen Städten Protestversammlungen abgehalten; die dort gefaßten Resolutionen kündeten für den 6. Oktober einen Streik an, falls die Forderungen nicht bewilligt würden. Ende September bot die Regierung eine Zulage von 30% an. Dieses Angebot wurde jedoch abgelehnt. Eine aus Staatsangestellten bestehende

Deputation sprach am 28. September beim Präsidenten der Republik, Herrn Witos vor, wurde aber mit der Mitteilung abgefertigt, daß sie tun könnten, was sie wollten, einen Streik würde man aber sicher bereuen.

Anfangs Oktober fand eine Delegiertenversammlung in Warschau statt, die beschloß, eine direkte Eingabe an die Landtagsabgeordneten zu richten, da mit der Regierung keine Einigung erzielt werden konnte. Darauf fanden mit den verschiedenen Parteien mehrere Konferenzen statt, sie verliefen aber infolge der Haltung des rechten Flügels erfolglos. Der Ausschuß brachte sodann den ganzen Fall in der Tagespresse zur Sprache. Ferner übte er in einer Eingabe an den Landtag Kritik an der Haltung des rechten Flügels, was die Entlassung eines der Mitglieder vom Ausschuß und mehrerer Mitglieder der Deputation an Herrn Witos zur Folge hatte. Eine Protestresolution der sozialistischen Landtagsmitglieder wurde abgelehnt.

Am 12. und 13. Oktober berief der Verband des Lokomotivpersonals eine nationale Delegiertenversammlung ein, die beschloß, den Streik zu proklamieren, falls die Regierung nicht vor dem 22. die Forderungen bewilligte. Am 18. Oktober wurde die Sachlage in einer gemeinsamen Sitzung der Verbände des Eisenbahnpersonals, des Lokomotivpersonals, des Postpersonals und der (nationalistischen) Eisenbahnvereinigungen besprochen. Am 22. Oktober sandte der polnische Eisenbahnverband ein Memorandum an den Eisenbahnminister, das u. a. folgende Forderungen enthielt:

1. Sofortige Gewährung einer Winterzulage im Betrage von 170% des Oktobergehalts.
2. Festsetzung der Löhne auf Grund der Indexzahlen.
3. Abschaffung der Reglementsbestimmung, wonach Eisenbahner auch ohne triftigen Grund entlassen werden dürfen.
4. Strikte Anwendung des Aachtstundentages.
5. Unterbreitung einer Gesetzesvorlage, wobei das Pensionsgesetz auch bei Unglücksfällen anwendbar sein soll.
6. Unterbreitung einer Gesetzesvorlage innerhalb 2 Monaten, wonach die Alterspension auch an ständige im Tagelohn stehende Arbeiter gewährt werden soll. Aufschub der Entlassung von pensionsberechtigten, im Tagelohn stehenden Arbeitern. Auszahlung der Pensionen nach den neuesten Sätzen.
7. Permanente Anstellung der Werkstättenarbeiter.
8. Permanente Anstellung des provisorischen Personals, das während der Dauer eines Jahres ununterbrochen im Dienst steht.

Der Eisenbahnminister erwiderte, daß beim gegenwärtigen Stande der Staatsfinanzen die Ausbezahlung der Zulage unmöglich sei und versprach, die übrigen Punkte schriftlich zu beantworten.

Am 22. Oktober trat das Lokomotivpersonal in Krakau und Leopold in Streik, der sich rasch auf andere Distrikte ausdehnte. Diesem Beispiel folgten auch andere Berufsgruppen der Eisenbahner, und bei anderen Arbeitern, wie zum Beispiel bei denen der Post, zeigte sich das gleiche Verlangen. Am nächsten Tage wandte sich der Vorsitzende des Eisenbahnverbandes an den Eisenbahnminister, der eine Reihe der Forderungen anerkannte, aber mitteilte, daß er sich erst mit dem Finanzminister in Verbindung setzen müsse. Am folgenden Tage telephonierte er, daß die Regierung nicht bereit sei, in den wichtigen Punkten nachzugeben.

Alle diese Tatsachen wurden in der Presse veröffentlicht und die Eisenbahner und Postangestellten legten sofort die Arbeit nieder, um ihre Kollegen in Krakau und Leopold zu unterstützen. Am 27. Oktober hatte sich der Streik auf die meisten Distrikte und Dienste ausgedehnt.

Die Regierung beantwortete den Streik damit, daß sie die Eisenbahner zum Heeresdienst einzog und Sondergerichtshöfe bildete. Darauf übernahm der Gewerkschaftsbund die Streikleitung und proklamierte gemeinsam mit der polnischen Sozialistischen Partei den Generalstreik für den 5. November. Die Vergeltungsmaßnahmen blieben nicht aus: Die Arbeiterzeitungen

in Galizien wurden verboten und Haussuchungen und Beschlagnahmen waren an der Tagesordnung, wodurch es außerordentlich schwer wurde, die Arbeiter über die Vorgänge zu informieren. Aber dessenungeachtet verbreitete sich die Bewegung schnell, besonders in den industriellen Zentren.

Es war besonders Eindruck erweckend zu sehen, wie andere Arbeitergruppen sich solidarisch erklärten, dies war besonders in Krakau der Fall, wo die Einsetzung der Sondergerichtshöfe starke Empörung hervorrief. Diese steigerte sich noch, als die Behörden die Abhaltung von Versammlungen unter freiem Himmel verboten. Die Lage wurde akut. Frühmorgens am 6. Nov. sammelten sich Tausende von Arbeitern auf dem St. Etienne Platz und den darauf ausmündenden Straßen an, um nach dem Volkshaus zu marschieren, und dort ihre ordentliche Versammlung abzuhalten. Der Weg wurde ihnen von einem Trupp Polizisten gesperrt. Die Mißstimmung nahm zu. Plötzlich fiel aus dem Rathaus ein Schuß, der einen Eisenbahner niederstreckte. Die Polizei begann zu schießen, worauf sie von der Menge gestürmt und entwaffnet wurde. Dies artete zu einer Miniaturfeldschlacht aus. Mehrere neu hinzugekommene Abteilungen Polizisten und Infanterie wurden entwaffnet und zwei Schwadronen Kavallerie in die Flucht geschlagen, sie ließen mehrere Tote und Verwundete zurück. Zwei Tanks wurden nach dem St. Etienne Platz gesandt, wovon einer von den Arbeitern erobert und aufgestellt wurde. Schließlich mußte die Militärbehörde die Truppen zurückziehen und den Arbeitern die Stadt überlassen. Nach Einsetzung einer Zivilwache war die Ordnung bald wieder hergestellt, denn die Zivilbehörden mußten mit den Arbeitern verhandeln.

Die Regierung hat offenbar unter dem Druck der Krakauer Ereignisse nachgegeben. Am selben Tage noch hielt der Vorsitzende mit Herrn Witos eine Konferenz ab, und abends wurde in der Presse nachstehende Notiz veröffentlicht:

„Die Regierung hebt die Militärgerichte auf und unterläßt die Einziehung von Eisenbahnern zum Heeresdienst. Niemand darf wegen der Beteiligung am Streik gemäßigelt werden. Über die Lohnforderungen werden die in Betracht kommenden Ministerien mit dem Eisenbahn- und Postpersonal verhandeln. Die Regierung wird dem Landtag den Gesetzentwurf betr. der 14tägigen Festsetzung der Löhne unterbreiten. Vom 1. Dezember 1923 ab wird die Lohnauszahlung auf Grund der neulich gesetzlich festgelegten Sätze erfolgen. Im Laufe des Monats November wird die an Hand des amtlichen Index errechnete Zulage bezahlt, während die Besteuer zur Eindeckung des Winterbedarfs durch gegenseitige Vereinbarung noch zu bestimmen ist. Die Regierung erklärte sich ferner bereit, den Multiplikator der Löhne zu erhöhen.“

Wir fordern deshalb alle Eisenbahn- und Postangestellten auf, die Arbeit sofort wieder aufzunehmen.“

Die Gewerkschaftszentrale hat den Streik als aufgehoben erklärt und am 8. November war fast überall die Arbeit wieder aufgenommen.

Es stellte sich jedoch heraus, daß die Arbeiter bei der Sicherung der errungenen Vorteile auf Schwierigkeiten stießen, denn die städtischen Behörden machten die Wiedereinstellung der Arbeiter von gewissen Bedingungen abhängig. In vielen Distrikten wurden Leute, die sich am Streik beteiligt hatten, entlassen. Im Distrikt Posen belief sich deren Zahl auf nicht weniger als 500. An anderen Plätzen wurden sogar Verhaftungen durch die Militärbehörden vorgenommen.

Am 8. November wandten sich 4 sozialdemokratische Landtagsabgeordnete an den Vorsitzenden und informierten ihn über die Vorkommnisse. Witos erklärte, daß die Eisenbahner im ganzen Lande vom Militärdienst entbunden seien mit Ausnahme des Distrikts Krakau, wo die Leute immer noch nicht die Arbeit aufgenommen hätten; daß aber auch dort der normale Zustand eingeführt würde, sobald sie zur Arbeit zurückkehrten. Ferner sagte er die Beseitigung der vorgebrachten übrigen Beschwerden zu.

Es wäre nun abzuwarten, ob dies auch geschieht und ob die Regierung ihr Versprechen einlöst. Jedenfalls steht fest, daß sie ihr möglichstes tun wird, um sich davor zu drücken.

Mn.

## Stand der Elektrifizierung der Reichseisenbahnen in Deutschland.

Die Elektrifizierung der Eisenbahnen in Deutschland ist vor dem Kriege nur zögernd in Angriff genommen worden. In der Hauptsache sprachen strategische Bedenken mit.

Von der gesamten rund 53 000 Kilometer betragenden Streckenlänge der Reichsbahn sind 358 Kilometer in elektrischem Betrieb, weitere 756 Kilometer werden gegenwärtig für elektrische Zugförderung hergerichtet, sodaß in absehbarer Zeit 1114 Kilometer elektrisch befahren werden können.

Insbesondere wird die elektrische Zugförderung in solchen Bezirken eingerichtet werden, wo Wasserkräfte verfügbar sind, was namentlich für Süddeutschland zutrifft, oder wo geringwertige Brennstoffe, vor allem die umfangreichen, der Reichsbahn gehörenden Braunkohlenlager ausgenutzt werden können, wie z. B. in Mitteldeutschland.

Die Fernbahnen werden mit einfachem Wechselstrom betrieben, der in einer über den Gleisen gelegten Fahrleitung mit 15 000 Volt und der Frequenz 16 $\frac{2}{3}$  den Lokomotiven und Triebwagen zugeleitet wird. Für die kürzeren Strecken wird die zweckmäßige Stromart von Fall zu Fall bestimmt.

Der Strom wird teils in bahnsigenen Kraftwerken erzeugt, teils von fremden Werken bezogen. In der Absicht, zukünftig den Bahnstrom vorwiegend in bahneigenen Kraftwerken billig zu erzeugen, hat die Reichsbahn im Bitterfelder und Niederlausitzer Becken große Braunkohlenfelder mit einem nutzbaren Kohleninhalt von 280 Millionen Tonnen erworben, der für den Betrieb der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn, sowie einer Reihe von Fernbahnstrecken auf mehr als 80 Jahre ausreicht. Die Reichsbahn ist bestrebt, ihren Braunkohlenbesitz noch zu vergrößern.

Während am 1. April 1910 nur eine elektrische Lokomotive in Betrieb war, ist die Zahl bis jetzt, ungeachtet der für den Bau elektrischer Lokomotiven ungünstigen Zeitverhältnisse, auf 102 Stück und 188 Triebwagen gestiegen. Weitere 71 elektrische Lokomotiven sind im Bau und 136 Lokomotiven nebst 77 Triebwagen sollen noch beschafft werden. Insgesamt werden dann vorhanden sein: 279 elektrische Lokomotiven und 265 Triebwagen. Die Entwicklung im elektrischen Betrieb ließ eine einheitliche Bauform nicht zu, da, um diese zu finden, zahlreiche verschiedenartige Bauarten beschafft und erprobt werden mußten. Der Betriebsmittelpark der deutschen Reichsbahn umfaßt zurzeit folgende elektrische Lokomotivgattungen und Triebwagen:

a) Schnellzuglokomotiven der Bauart	2B1
b) " " "	1C1
c) Personenzuglokomotiven " "	2B+B1
d) " " "	1C1
e) " " "	2D1
f) Güterzuglokomotiven " "	AAA+AAA
g) " " "	B+B
h) " " "	B+B+B
i) " " "	C+C
k) " " "	D
l) Oberleitungstriebwagen " "	3+B1+3
m) " " "	A1—1A

Die AAA+AAA-Güterzuglokomotiven befinden sich noch im Bau. Alle diese Lokomotiven und Triebwagen sind noch vor Ausbruch des Weltkrieges gebaut worden. Noch vor der Lauffähigkeit der ersten Lokomotive einzelner Gattungen fand der Bau durch den Ausbruch des Weltkrieges eine plötzliche Unterbrechung, weil mit Rücksicht auf die Landesverteidigung die Lieferwerke ihre Fabrikation für rein militärische Zwecke umstellen mußten. Es mangelte auch an Material und Arbeitskräften für den Weiterbau der Lokomotiven. Erst im Herbst 1918, kurz vor Kriegsende, konnte der Weiterbau, wenn auch mit wenigen Kräften, wieder aufgenommen werden. Zunächst galt es aber einen Einheitstyp für die weiter zu bauenden Lokomotiven und Triebwagen zu schaffen. Erst jetzt konnte

man auch zur Einrichtung allen Ansprüchen genügender Ausbesserungswerke kommen, die bisher noch sehr unvollkommen entwickelt waren, da es eben an einem einheitlichen System in den Bauformen der Lokomotiven und Triebwagen fehlte. Die Reichsbahn hielt bis dahin auch absichtlich mit der Beschaffung von Werkzeugmaschinen und mit dem Bau neuer Werkstätten für elektrische Fahrzeuge zurück. Nachdem nunmehr die Bauformen gewählt sind, ist unverzüglich mit dem Entwurf neuer Werkstätten, die allen Ansprüchen zu genügen versprechen, und den Vorbereitungen zu deren Bau in den Direktionsbezirken Breslau, Halle und München begonnen worden.

Im letztjährigen Etat der Reichsbahn waren 360 Triebwagenführer vorgesehen.

Die Triebwagenführer gehen aus den Eisenbahnschaffnern (Besoldungsgruppe III, Anfangsgrundgehalt 726, Endgrundgehalt 972 Mk.) hervor und sind den Eisenbahnoberschaffnern in Besoldungsgruppe IV (Anfangsgrundgehalt 834, Endgrundgehalt 1110 Mk.) gleichgestellt. Beförderungsstufe ist die der Eisenbahnzugführer in Besoldungsgruppe V (Anfangsgrundgehalt 978, Endgrundgehalt 1302 Mk.) — (Die Laufbahn der Lokomotivführer im Dampfbetrieb beginnt als Heizer in Besoldungsgruppe IV.) Die Beförderungsstellung ist nach Ablegung der Lokomotivführerprüfung die des Reservelokomotivführers in Besoldungsgruppe V, und bei Ernennung zum planmäßigen Lokomotivführer die Besoldungsgruppe VI (Anfangsgrundgehalt 1152, Endgrundgehalt 1536 Mk.). Soweit einzelne Lokomotivführer in einer Prüfung die Befähigung zum höheren, mittleren, technischen Dienst nachweisen, erfolgt ihre Überführung nach Besoldungsgruppe VII als technischer Obersekretär oder Werkstättenvorsteher.

Das Personal im elektrischen Bahnbetrieb erhält einen besonderen Fachunterricht. Der Prüfung zum Triebwagenführer muß eine achtmonatliche selbständige Beschäftigung im Triebwagenschaffnerdienst und eine viermonatliche praktische Ausbildung im Triebwagenführerdienst vorangehen. Von der viermonatlichen praktischen Ausbildung entfallen die beiden ersten Monate auf Hilfeleistung bei Reinigung und Instandsetzung der Wagen, bei kleineren Ausbesserungen an elektrischen und Bremsrichtungen, soweit sie am Stationsort vorgenommen werden, sowie beim Laden der Batterien. Während der beiden letzten Monate ist der Dienst eines Triebwagenführers — jedoch unter ständiger Aufsicht und Mitverantwortlichkeit eines Triebwagenführers — auf der Strecke und Ladestation in vollem Umfange wahrzunehmen.

In der Prüfung zum Triebwagenführer sind nachzuweisen:

1. Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu erstatten.
2. Kenntnis der Fahrdienstvorschriften und des Signaltabes.
3. Kenntnis der über die Akkumulatortriebwagen und ihre Teile herausgegebenen Dienstvorschriften und der hierfür getroffenen Anordnungen, der Dienstankweisungen für Zugführer, Schaffner, Wagenaufseher, Bahnwärter, Schrankenwärter und Schrankenwärterinnen, für Weichensteller, Wagenmeister, Lokomotivführer, Lokomotivheizer und für die Beamten des Stationsaufsichtsdienstes, sowie der Vorschriften über den Blockdienst und Blockstellen, soweit sie den Dienstkreis eines Triebwagenführers betreffen.
4. Kenntnis des Zweckes und der Wirkungsweise der Sicherungseinrichtungen für den Zugverkehr.
5. Kenntnis der Vorschriften über das Verhalten bei Unfällen, Betriebsstörungen und außergewöhnlichen Ereignissen.
6. Allgemeine Kenntnis der in Betracht kommenden elektrischen Erscheinungen.
7. Allgemeine Kenntnis der Einrichtung eines Akkumulatortriebwagens, seiner Leistungsfähigkeit und seiner Behandlung während der Fahrt, während der Ruhe auf dem Ladestand, besonders auch mit Rücksicht auf wirtschaftliche Betriebsführung.

8. Kenntnis der Einrichtung und Handhabung der bei Akkumulatortriebwagen vorkommenden Bremsrichtungen.

9. Allgemeine Kenntnis der Einrichtungen einer Ladestation.

Vor der mündlichen und schriftlichen Prüfung ist der Dienstanfänger einer praktischen Prüfung in Verbindung mit einer Probefahrt durch den vorgesetzten Maschinenamtsvorstand zu unterziehen. Hierbei ist festzustellen, daß der Beamte mit dem Ladebetrieb und mit der Bedienung des Wagens auf der Strecke, im Bahnhof und auf dem Ladestand genügend vertraut ist. Er muß auch imstande sein, gelegentliche kleine Störungen selbständig zu beheben, die verschiedenen Schalter sachgemäß zu handhaben, Sicherungen und Glühlampen auszuwechseln. Eine Ladestation mit ganz einfachen Einrichtungen muß er selbständig bedienen können.

Selbstverständlich macht die gegenwärtig noch vorhandene Mannigfaltigkeit der Bauformen der Fahrzeuge und ortsfesten Anlagen dem Personal erhebliche Schwierigkeiten bei der Handhabung, Unterhaltung und Ausbesserung der Betriebsmittel. Es ist aber zu erwarten, daß in kürzester Zeit, wenn die Einheitslokomotiven erst vorhanden sein werden, das Personal nach Leistung und Fachkenntnis auf gleicher Höhe stehen wird wie das im Dampfbetrieb beschäftigte Personal.

Im Anschluß hieran ist die Frage aufgeworfen, ob besonders geschulte Leute für die Bedienung und Unterhaltung elektrischer Lokomotiven erforderlich sind. Aus der Beantwortung dieser Frage hat sich ein Streit in technischen Interessentenkreisen entsponnen. Die eine Seite neigt dazu, nur handwerksmäßig vorgebildetes Personal zuzulassen; die andere Seite behauptet, daß auch das nichthandwerksmäßig vorgebildete Personal, wozu die Schaffner gehören und aus denen bis jetzt die Triebwagenführer hervorgehen, die sichere Handhabung der elektrischen Lokomotiven und Triebwagen leicht erlernt. Wer nun der geeignete Mann ist, der handwerksmäßig oder nichthandwerksmäßig vorgebildete, ist noch nicht entschieden. Soviel steht aber fest, daß bei geeigneter Unterweisung ohne Schwierigkeiten das Personal des elektrischen Betriebes aus den Führern der Dampflokomotiven gewonnen werden kann. Der Verwaltung kommt es offenbar nur darauf an, billige Arbeitskräfte zu erhalten und darum wohl ein am liebsten nichthandwerksmäßig vorgebildetes Personal heranzuziehen.

Der größte Vorteil des elektrischen Betriebes gegenüber Dampfbetrieb liegt wohl in der Kohlenersparnis. Durch die Elektrifizierung der oberbayerischen Bahnen sind vom Gesamtkohlenverbrauch der bayerischen Bahnen rund 40% jährlich gespart worden. Ähnliche Voraussetzungen bestehen auch bei dem elektrischen Betrieb der schlesischen Gebirgsbahnen, der Bahnen des mitteldeutschen Braunkohlenggebietes und des Berliner Nahverkehrs, nur daß in Bayern an Stelle der Steinkohle die Wasserkraft tritt, während bei den preußischen Bahnen geringwertige Brennstoffe (minderwertige Steinkohle und vor allem Braunkohle) verwandt werden. Bei der Stromerzeugung in besonderen Bahnkraftwerken findet die äußerste Ausnutzung der zur Verwendung kommenden Kohle statt. Der Brennstoff (Steinkohle, Braunkohle, Torf) wird geschwelt und vergast; hierbei Gewinnung von Tieftemperaturteer (hieraus Schmieröl, Treiböl, Paraffin und Pech), von Schwefel und von gebundenem Stickstoff (Düngesalz, Salpetersäure). Das Gas wird Gasolmaschinen oder Gasturbinen zugeführt. Es finden auch noch technische Versuche anderer Art bei der Gewinnung von Wertstoffen der Kohle statt. Auf diese Weise werden die hochwertigen Steinkohlen, die jetzt höchst unwirtschaftlich, nämlich mit all ihren Wertstoffen, in den Dampflokomotiven verfeuert werden, für andere und industrielle Zwecke aufgespart.

Weiter leisten elektrische Lokomotiven auf Gewichtseinheit bezogen bis 50% mehr als Dampflokomotiven mit Schleppendern. Eine elektrische Lokomotive ist stets betriebsbereit, während die Dampflokomotive während des Anheizens, Ausschlackens usw. dem Fahrbetriebe entzogen ist.

Ferner sind wesentliche Vorteile des elektrischen Betriebes:

- a) Verringerung des toten Gewichtes der Züge, das auch darin besteht, daß sich bei den elektrischen Lokomotiven die Mitnahme von Brennstoffen und Wasservorräten auf besonderen Tendern erübrigt.
- b) Vergrößerte Anfahrbeschleunigung und Fahrplangeschwindigkeit, infolgedessen größere Zugfolge und größere Ausnutzung der Gleise.
- c) Fortfall der Rauchbelästigung und der Flurschäden, sowie Funkenauswurf.
- d) Erleichterung des Dienstes des Lokomotivpersonals, das sich in einem reinen, geheizten und geschützten Führerabteil befindet.

Nach den Erfahrungen, die in Deutschland die verschiedensten Verwaltungen mit dem elektrischen Bahnbetrieb gemacht haben, kann wohl gesagt werden, daß außer den genannten Vorteilen und der sonstigen Annehmlichkeiten des elektrischen Betriebes, dieser im Durchschnitt um 10% billiger ist als der Dampfbetrieb.

H. J.

## Der erste Schritt zur Entstaatlichung der deutschen Verkehrsbetriebe.

Die Reichsregierung hat am 31. Januar den Entwurf einer Verordnung genehmigt, die die Schaffung eines selbständigen wirtschaftlichen Unternehmens mit juristischer Person vorsieht, das die deutschen Reichseisenbahnen in Zukunft betreiben und verwalten soll. Das gleiche Schicksal will man auch dem Post- und Telegraphenbetrieb bereiten.

Damit ist der erste Schritt zur Entstaatlichung der deutschen Verkehrsbetriebe und zu ihrer Überführung in die Hände des Industriekapitals getan.

Bemerkenswert ist, daß dieser Beschluß unter völliger Umgehung des Reichstags erfolgt ist, der sich allerdings durch Annahme des Ermächtigungsgesetzes selbst ausgeschaltet hat. Da aber die einheitliche Verwaltung der Eisenbahnen und die staatlichen Hoheitsrechte über die Eisenbahnen ausdrücklich in der Verfassung festgelegt sind, so bedeutet der Beschluß der Reichsregierung zugleich auch eine ganz offensichtliche Verletzung der Verfassung.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß der Beschluß der Reichsregierung in einer gewissen Übereinstimmung mit der Reparationskommission erfolgt ist und daß genau wie bei der Beseitigung des Achtstundentages in Deutschland auch bei der Privatisierung der Reichseisenbahnen ein Zusammenarbeiten zwischen französischen und deutschen Industriellen vorliegt. Dieser Eindruck wird besonders durch die Formulierung der Fragen gestärkt, welche die Reparationskommission ihrem Sachverständigenausschuß vorgelegt hat und die wie folgt lauten:

1. Ist es für die Finanzen des Reichs von Vorteil, wenn das nicht der Eisenbahnregie unterstehende deutsche Eisenbahnnetz an die Privatindustrie abgetreten würde?
2. Ist es möglich, die Ausbeutung der Eisenbahnen einem gemischten Organismus anzuvertrauen, an dem sowohl alliirtes als auch deutsches Kapital teilnimmt, wobei ein Teil des Gewinnes an die Reparationskasse abgeführt werden müßte?

Jedenfalls kommt diese Frageformulierung den Absichten der deutschen Industriellen in auffälliger Weise entgegen, und es kann gar keinem Zweifel unterliegen, daß die Fragen auch in dem Sinne, in dem sie gestellt sind, beantwortet werden. Das aber bedeutet die Schaffung eines Weltfrachtentrusts und die Überleitung der deutschen Eisenbahnen in die Herrschaft eines Weltmontantrusts.

## Bestätigung des Abkommens mit der Eisenbahnregie.

Das Reichskabinett hat das Eisenbahnabkommen mit der Eisenbahnregie bestätigt, das am 10. Dezember wirksam geworden ist. Die Regie darf, wenn sie überhaupt neues Personal einstellt, dieses nur noch aus den Reihen der deutschen Eisenbahner nehmen. Die Regiezüge, welche auf Bahnhöfen enden, die in rein deutscher Verwaltung sind, dürfen nur mit deutschem Personal besetzt sein.

Der Wagenpark bleibt unbeschränkt deutsches Eigentum. Reparaturen sind vorzunehmen, wo die Wagen schadhaft werden. Wagenmieten für fremde Wagen werden von der Verwaltung getragen, in der die Wagen benutzt werden.

Die aus dem Rheinland im Januar abgefahrenen früher dort stationierten Lokomotiven müssen auf Verlangen der Regie dieser wieder zur Verfügung gestellt werden in dem Maße, als ihre Verkehrsleistungen denen der Zeit vor Januar dieses Jahres angepaßt werden. Die Reparatur der Gleisanlagen, die erst nach dem Wunsche der Regie auf deutsche Kosten erfolgen sollte, wird von der Regie auf ihrem Gebiet selbst zu leisten sein. Dagegen werden von deutscher Seite alle diejenigen beweglichen Zubehörteile und Reservematerialien zurückgeliefert, die nach dem 11. Januar sich im Gebiet der Regie befunden haben. Sind sie inzwischen in Privatbesitz übergegangen, so dürfen deswegen keine Sanktionen angewandt werden.

Die Werkstätten Limburg und Dortmund werden der Reichsbahn wieder übergeben. Sie haben die Verpflichtung, auf Rechnung der Regie von dieser ihr zugefügte Reparaturen auszuführen.

Der Betrieb selbst wird scharf getrennt geführt. Fahrkarten werden nur bis zu den „Grenzstationen“ ausgegeben; für den weiteren Teil der Reise müssen neue von der anderen Verwaltung gelöst werden. Dasselbe gilt für die Frachten.

Die Beamten, die von der Regie vorläufig noch nicht eingestellt werden, werden von der deutschen Verwaltung weiter entschädigt. Bei der ungeheuer großen Zahl von Arbeitern, die gleichfalls noch nicht wieder eingestellt werden, läßt sich das leider aus Mangel an Mitteln nicht durchführen. Sollte sich die Regie ernsthaft bemühen, so schnell wie möglich wieder erträgliche Verkehrsverhältnisse zu schaffen, so werden diese Zustände sich rasch bessern, denn die französische Meinung, mit erheblich weniger Personal, als es früher die Reichsbahn hatte, den verwickelten Verkehr in Rheinland-Westfalen durchführen zu können, kann nur von Leuten vertreten werden, die nicht über die genügenden Erfahrungen verfügen.

Die Abgrenzung zwischen Reichsbahnverwaltung und Regie ist wie folgt vorgesehen:

Es verbleiben in rein deutscher Verwaltung:

Die rechtsrheinische Strecke in Baden einschließlich der unstrittenen Riedbahn von Mannheim über Groß-Gerau nach Frankfurt (Main), mit den Anschlüssen nach Gemmersheim, Speyer, Ludwigshafen, Worms ausschließlich (d. h. diese Bahnhöfe selbst unterstehen der Regie aber bis in sie hinein verkehren die Züge unter Leitung der Reichsbahn). Die Strecke Frankfurt—Bad Homburg—Friedrichsdorf—Usingen—Weilburg—Eschhofen auf der Linie nach Limburg, wo die Taunusbahn über Idstein-Niederselters mündet. Das Stück bis Limburg und von dort nördlich bis Staffeln ist Gemeinschaftsbetrieb. Von Staffeln ab Reichsbahnbetrieb über Westerburg, Altkirchen, Au usw. Hier schließt die englische Zone an, wo die Reichsbahn nach wie vor den Betrieb in der Hand hat. Die von dieser Linie östlich gelegenen Bahnen bleiben von der Regie unberührt. Auf den westlich davon gelegenen ist teilweise Gemeinschaftsbetrieb, einige kurze Stücke auch Reichsbahnbetrieb.

**Rheinland-Westfalen:** Die Strecke Hamm—Unna—Schwerte—Mettmann (nach Düsseldorf), ebenso die südlich davon verlaufende Strecke über Barmen—Elberfeld nach Köln und die von diesen Bahnen nach Norden in das Ruhrgebiet führenden Stichbahnen bis Hattingen, Kupferdreh, Velbert, Ratingen (diese Bahnhöfe selbst in Regiebetrieb). Von Hamm bis Scharnhorst,

von hier bis Dortmund Hauptbahnhof Gemeinschaftsbetrieb, Reichsbahnbetrieb von Dortmund-Süd nach Löttringhausen, Vorkalle und östlich davon.

**Im Norden des Ruhrgebietes:** deutscher Betrieb, auf der Strecke von Hamm über Lünen nach Dülken und von hier auf der großen nach Holland führenden Durchgangslinie, die von Münster kommt, bis Wesel einschließlich, und alle Strecken nördlich davon.

## Schweiz.

### Sprechende Tatsachen.

In dem französischen Organ des Schweizerischen Eisenbahnverbandes „Le cheminot“ vom 1. Februar werden den Behauptungen der bürgerlichen Presse, daß die Schweizerischen Bundesbahnen durch die Einführung des Achtstundentages ruiniert würden, folgende sprechende Tatsachen entgegengestellt:

Nach der offiziellen Statistik ist das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1923 um 1066 Bedienstete vermindert worden.

1066 Bedienstete weniger als im Jahre 1922 unter Beibehaltung des Achtstundentages! Und dieser Verminderung des Personals steht eine starke Erhöhung des Verkehrs gegenüber: Im Jahre 1923 sind 5851 120 Personen und 1 407 255 Tonnen Güter mehr befördert worden als im Jahre 1922.

Die Züge, die 1000 Personen oder 1000 Tonnen Güter befördern, sind selten. Man hätte 5851 Personenzüge und 1407 Güterzüge einschalten müssen, um dem Anwachsen des Verkehrs zu genügen, wenn diese Mehrtransporte nicht teilweise vom normalen Zugdienst übernommen worden wären. Das will etwas heißen.

Seit 1919, dem Jahre, da mit der Einführung des Achtstundentages begonnen worden ist, haben sich die Ergebnisse der Bundesbahnen fortwährend gebessert.

In den vier Jahren 1919—1922 haben die Bundesbahnen mit folgenden Verlusten abgeschlossen:

1919 . . . . .	Fr. 159 464 419
1920 . . . . .	Fr. 92 737 762
1921 . . . . .	Fr. 72 505 841
1922 . . . . .	Fr. 45 513 680

Das Jahr 1923 wird einen Überschuß von einigen Millionen abwerfen.

Wer will unter diesen Umständen ernsthaft glauben machen, daß der Achtstundentag die Bundesbahnen etwas gekostet hat?

Bei der Post waren im Jahre 1913 16 758 und im Jahre 1923 noch 15 681 Beamte und Angestellte vorhanden. Auch hier eine Verminderung von 1077 Bediensteten.

Gleichzeitig ist die Zahl der Dienste von 817 082 296 im Jahre 1913 auf 829 255 177 im Jahre 1923 gestiegen.



### Löhne der englischen Hafnarbeiter.

Am 16. Februar sollen die Dock- und Hafnarbeiter des ganzen Landes in Streik treten, um eine Lohnerhöhung von 2 Schilling täglich sowie eine entsprechende Erhöhung der Akkordsätze durchzuführen.

Diese Forderung wurde auf der Landeskonferenz des Transport- und Fabrikarbeiter-Verbandes (Transport and General Workers' Union), in der auch Vertreter der anderen Dock- und Hafnarbeiter-Verbände (National Union of General Workers und National Amalgamated Union of Labour) anwesend waren, am 30. November 1923 aufgestellt. Später wurde

versucht, mit dem Landesverband der Maschinisten und Heizer (National Amalgamated Union of Enginemen and Firemen) und dem Fabrikarbeiter-Verband (United Order of General Labourers) in dieser Sache zusammenzugehen. Der Landesverband der Eisenbahner (National Union of Railwaymen), der nicht wie obige Verbände zu den Vertragsparteien gehört, hat im Falle eines Streiks seine Unterstützung zugesagt, weil eine Anzahl seiner Mitglieder unter diesen Tarifvertrag fallen.

In dieser Forderung wird für die Gelegenheitsarbeiter die garantierte Arbeitswoche oder die Errichtung einer Unterstützungskasse verlangt. Diese Kategorie bildet mit insgesamt 120 000 Leuten die Mehrzahl der in den Häfen beschäftigten Arbeiter.

Die Forderung bezweckt im großen und ganzen neben der Erlangung der erwähnten Unterstützungseinrichtung die Wiederherstellung der vor dem 2. Oktober 1922 bestandenen Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Der Mindestlohn betrug damals in den größeren Häfen 12 Schilling, in den kleineren 11 Schilling täglich. Die durch Vertrag vom 5. Mai 1920 abgeschlossenen Lohnsätze, der einen Mindesttaglohn von 16 Schilling vorsah, sind allmählich bis zum heutigen Stand herabgedrückt worden. Im August 1921 erfolgte die erste Kürzung des Mindestlohnes auf 14 Schilling in größeren und 13 Schilling in kleineren Häfen. Diese Sätze wurden im Januar 1922 weiter auf 13 bzw. 12 Schilling, im März 1922 auf 12 bzw. 11 Schilling reduziert. Im September 1922 mußten sich die Arbeiter nochmals eine Lohnverminderung von 2 Schilling täglich gefallen lassen, und zwar sollte diese ab 2. Oktober 1922 und im Juni 1923 mit je 1 Schilling durchgeführt werden. Die zweite Kürzung ist jedoch davon abhängig gemacht worden, daß in der Zwischenzeit die Indexziffer für die Lebenshaltungskosten um 10 Punkte zurückgeht. Dies war Anfang Juli 1923 der Fall, sodaß der Abzug mit dem 2. Juli in Kraft trat. Damit wurde der jeweilige Mindesttaglohn auf 10 resp. 9 Schilling herabgesetzt. Die Folge davon war der Ausbruch eines wilden Streiks, den wir im Mitteilungsblatt ausführlich behandelt haben. Die Arbeit wurde erst wieder aufgenommen, nachdem die Verbandsleitung zugesagt hat, sobald als möglich eine Revision des Vertrags herbeizuführen. Eine weitere Folge dieses wilden Streiks war die Gründung eines anderen Verbandes (Amalgamated Stevedores' Labour Protection League), der eine Anzahl unzufriedener Mitglieder des Transport- und Fabrikarbeiter-Verbandes aufnahm und beim jetzigen Konflikt eine Lohnerhöhung von täglich 2 Sh. 6 d. mit entsprechender Erhöhung der Akkordsätze fordert.

Auf die oben erwähnte, in York stattgefundene Konferenz hin wurde der Vertrag per 1. Januar 1924 gekündigt und gleichzeitig die Forderung an die Arbeitgeber eingereicht, welche sie aber ohne weiteres ablehnten. Die Verbandsdelegierten kamen darauf wieder zusammen und beschlossen, am 16. Februar den Streik zu proklamieren, wenn bis dahin nicht annehmbare Vermittlungsvorschläge der Arbeitgeber eingingen.

Am 5. Februar fand eine gemeinsame Besprechung mit den Unternehmern statt. In der darauffolgenden Sitzung vom 11. Februar wurde mitgeteilt, daß die Arbeitgeber inzwischen ein Gegenangebot gemacht haben, worin sie eine Erhöhung der Mindestlöhne um 1 Schilling = 11 bzw. 10 Schilling, und für die Stücklohnarbeiter eine solche von rund 1 Schilling pro Tag vorschlugen.

Dieses Angebot wurde als unannehmbar betrachtet, sodaß nunmehr ein Streik unvermeidbar ist, es sei denn, daß es dem Arbeitsministerium bei seinen derzeitigen Vermittlungsversuchen gelingt, eine Einigung der Parteien herbeizuführen.

Der Verband wird durch Koll. Ben Smith, P.M., eine Gesetzesvorlage einreichen lassen, um von Staats wegen eine Regelung der Unterstützungsfrage für die Hafentarbeiter zu erwirken. Der Antrag wird demnächst im Parlament zur Behandlung stehen.

13. Februar 1924.

M.

Der Streik ist am 16. Februar ausgebrochen; die Arbeit wurde in sämtlichen Häfen Großbritanniens niedergelegt. Am 20. dauerte der Streik noch fort, obgleich allem Anschein nach die Arbeitgeber nachgeben werden.

## Holland.

### Die Löhne der Hafentarbeiter.

Seit dem am 1. Oktober 1923 erfolgten Ablauf des mit den Unternehmern von Amsterdam und Rotterdam geschlossenen Tarifvertrags sind fortwährend Verhandlungen geführt worden. Bis dahin betrug der Mindestlohn für ständige Arbeiter f. 29.50 pro Woche und für nichtständige Arbeiter f. 5.85 pro Tag in Rotterdam und f. 6.— pro Tag in Amsterdam.

Der Arbeitstag war auf 8½ Stunden bei einer wöchentlichen Arbeitszeit von 48 Stunden festgesetzt.

Die Unternehmer verlangten eine Erhöhung der Arbeitszeit von 8½ auf 10 Stunden unter gleichzeitiger Beibehaltung der für den 8½stündigen Arbeitstag geltenden Löhne. Dieses Ansinnen wurde von den Organisationsleitungen zurückgewiesen. Auch auf den weiteren Vorschlag, die Löhne um 15% zu vermindern, gingen diese nicht ein. Nach zeitweiliger Unterbrechung sind die Verhandlungen fortgesetzt worden, inzwischen aber infolge des Starrsinns der Unternehmer in Rotterdam wieder festgelaufen. In Rotterdam besteht ein sehr ausgebreiteter maschineller Betrieb, wo ohne Unterbrechung gearbeitet wird. Für diesen wollen die Unternehmer unbedingt den Zehnständentag einführen und sie erklärten, daß sie nur bei Zustimmung zu dieser Arbeitszeitverlängerung die Verhandlungen fortsetzen würden. Diese Zumutung ist von allen Arbeiterorganisationen einschließlich der christlichen abgelehnt worden.

In Amsterdam haben die Unternehmer ihre Forderung auf Verlängerung der Arbeitszeit wieder fallen lassen. Die Verhandlungen sind daher fortgeführt worden und haben Anfang Februar zu einer Übereinstimmung zwischen Unternehmer und den Vertretern der Arbeiterorganisationen auf folgender Grundlage geführt:

Die bisherige Arbeitszeit bleibt aufrechterhalten.

Es wird eine Übereinkunft für die Dauer von 6 Monaten abgeschlossen (1. Februar bis 1. August).

Mindestlohn für ständige Arbeiter fl. 28.— pro Woche

Mindestlohn für nichtständige Arbeiter fl. 5.60 pro Tag.

(Die Unternehmer hatten f. 25.— bzw. f. 5.10 gefordert.)

In Rotterdam war am 20. Februar noch keine Einigung erzielt worden. In Amsterdam wie auch in Rotterdam ist die Stimmung der Arbeiterschaft infolge der wiederholten Anfälle der Unternehmer arg verbittert. Es ist ganz offenbar, daß sie aus der herrschenden Arbeitslosigkeit Gewinn ziehen wollen und sie schrecken daher vor keinem Mißbrauch zurück. Sollten sie nicht schnellstens zur Besinnung kommen, so sind große Konflikte in Holland unvermeidlich.

K.

### Die Konkurrenz zwischen Kraftwagen und Eisenbahnen.

Die Konkurrenz zwischen Kraftwagen und Eisenbahnen beschäftigt in wachsendem Maße die Verkehrspolitiker. Eine eingehende Behandlung hat diese Frage in den Vereinigten Staaten gefunden, deren Handelskammer einen Ausschuß ausdrücklich mit der Aufgabe eingesetzt hat, die Grenzen der Leistungsfähigkeit beider Transportmittel zu bestimmen. Der Ausschuß hat das Ergebnis seiner Untersuchungen in einem Bericht niedergelegt, der zu folgenden Schlußfolgerungen kommt:

Der Vorteil der Allgemeinheit einerseits, der Eisenbahn-, Schiffs- und Kraftwagenbetriebe andererseits wird besser durch *planmäßiges Zusammenarbeiten* als durch unwirtschaftlichen Wettbewerb gewahrt.

Für dieses Zusammenarbeiten bietet sich die beste Gelegenheit an den Stellen, wo die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen und die Möglichkeit, ihre Anlagen zu erweitern, am meisten beschränkt sind, namentlich in den großen Verkehrsmittelpunkten und deren Umgebung.

Wenn die Güter dem Empfänger durch planmäßige Einsetzung von Kraftwagen bis an seine Tür zugerollt und ebenso

bei ihm abgeholt würden, so würden dadurch die Bahnhöfe wesentlich entlastet und ihre Leistungsfähigkeit erhöht. Die Aufgabe, ältere Bahnhofsanlagen neuzeitlichen Anforderungen anzupassen, ohne sie erweitern zu müssen, würde dadurch ihrer Lösung sehr erheblich nähergebracht werden. Ein planmäßiger Kraftwagenbetrieb könnte die Eisenbahnen von zahlreichen unwirtschaftlichen Tätigkeiten entlasten, so zum Beispiel von der Überführung von Güterwagen von einem Bahnhof einer Stadt zum andern, von der Beförderung von Gütern auf kurze Entfernungen und dergleichen. Hierdurch würden Güterwagen freigemacht, um mit Vorteil für den Fernverkehr verwendet werden zu können.

Zur Wahrung des Vorteils sowohl der Allgemeinheit wie der Verkehrsunternehmen müssen die Grenzen, bis zu denen die einzelnen Verkehrsmittel wirtschaftlich arbeiten, richtig erkannt werden. Die Eisenbahnen müssen Betriebszweige aufgeben, für die der Kraftwagen besser geeignet ist und die ihnen nichts einbringen. Der Kraftwagen darf andererseits nicht danach streben, Güter auf Entfernungen zu befördern, die über seine Kraft gehen. Wenn den Eisenbahnen dadurch, daß der Kraftwagen die Beförderung von Gütern auch auf weite Entfernungen übernimmt, gerade der Verkehr entzogen wird, der ihnen hohe Einkommen bringt, so muß der ihnen verbleibende Verkehr höhere Lasten tragen, entweder in Form erhöhter Frachtsätze oder verminderter Verkehrsmöglichkeiten. In allen Fällen, wo unter Berücksichtigung aller Umstände die Eisenbahn ein Gut schneller oder ebenso schnell, vorteilhafter oder ebenso vorteilhaft wie der Kraftwagen befördern kann, erfordert es der Vorteil der Allgemeinheit, daß ihr die Beförderung dieses Guts zufällt. Unwirtschaftliche Eisenbahntransporte können aber in vielen Fällen durch Beförderung des Guts auf der Landstraße durch Kraftwagen ersetzt werden.

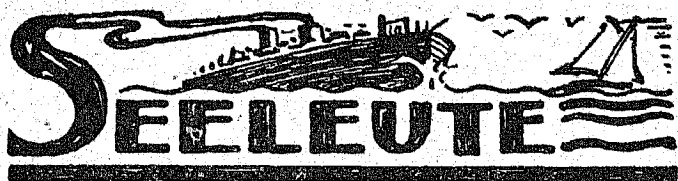
Da die mit dem Kraftwagen zu erzielenden Verkehrsverbesserungen nur erreichbar sind, wenn der Kraftwagen planmäßig eingesetzt wird, fordert der Bericht, daß die Staaten und Städte die Regelung des Kraftwagenverkehrs, und zwar nach gleichartigen Grundsätzen, in die Hand nehmen. Ebenso wie die Frachtsätze und Verkehrsbedingungen der Eisenbahnen der Aufsicht der Behörden unterliegen, sollten auch behördliche Vorschriften für den Verkehr des Kraftwagens, die öffentlichen Zwecken dienen, erlassen werden.

Schließlich zeigt der Bericht drei Möglichkeiten auf, um die großen Güterbahnhöfe zu entlasten:

1. Durch planmäßiges Arbeiten der Kraftwagen an Stelle des jetzigen Zustands, bei dem jeder Kraftwagen so benutzt wird, wie es seinem Besitzer zusagt, und Ausdehnung des seitens der Bahn geleiteten Güterverkehrs bis an die Tür des Empfängers bzw. Abholung beim Versender mit Hilfe des Kraftwagens.

2. Ersatz eines Teils des Eisenbahnverkehrs durch Kraftwagenverkehr.

3. Einstellung gewisser Zweige des Eisenbahnverkehrs. Zum Beispiel des Verkehrs zwischen den Bahnhöfen derselben Stadt, zwischen benachbarten gewerblichen Anlagen und dergleichen.



## Streik der isländischen Hochseefischer.

Am 22. September v. J. erhielt die I. T. F. den Besuch des Kollegen Jón Bach, Vertreter der „Sjómannafelag Reykjavíkur“, des Matrosen- und Fischerverbandes von Reykjavík (Island), der für den damaligen Streik der isländischen Hochseefischer um unsere Unterstützung einkam. Wir haben sofort

Maßnahmen getroffen, um den Boykott einiger mit Streikbrechern ausgefahrenen Trawler zu organisieren; wir erhielten aber vor Ausführung derselben die telegraphische Nachricht, daß der Streik beendet sei. Der Verband hat uns nun über den Verlauf des Konfliktes einen Bericht eingeschickt, den wir nachstehend unverkürzt wiedergeben. Man ersieht daraus, daß der Klassenkampf auch in Island sich in derselben Form abspielt wie in anderen Ländern.

Im November 1921 wurde mit der Vereinigung der isländischen Fischdampfer-Besitzer (Fjelag islenzkra botnörpuskipaeigenda) ein Lohnabkommen für die auf den Schiffen der Vereinigung beschäftigten Fischerleute (Deckmannschaft, Heizer und Köche) getätigt. Die vor dem Vertragsabschluß bezahlten Löhne haben während des Weltkrieges ihren Höhepunkt erreicht und wurden danach für annähernd zwei Jahre beibehalten. Der Mindestlohn betrug damals 275 Kronen monatlich zuzüglich 52 Kronen Vergütung für jedes Faß Kabeljauleber. Diese Vergütung wurde gleichmäßig unter die ganze Besatzung, die Maschinisten ausgenommen, verteilt. Dann erfuhren die Löhne eine Kürzung um ca. 28% des jährlichen Einkommens eines Fischers, während nach amtlichen Feststellungen die Lebenshaltungskosten um ca. 29% zurückgegangen waren. Diese Lohnherabsetzung hat sich noch viel empfindlicher bemerkbar gemacht, weil die Arbeit noch unregelmäßiger wurde, als zuvor.

Bei Ablauf des Vertrages im Herbst 1922 wurden neue Verhandlungen eingeleitet. Es war in diesem Jahre kaum eine Verminderung der Kosten des Lebensunterhalts zu verzeichnen, sodaß die Leute schlechter gestellt waren als vorher. Der tariflich festgelegte Mindestlohn betrug 240 Kronen monatlich nebst Vergütung von 25 Kronen pro Tonne Leber. Die Reeder boten 170 Kronen monatlich und 20 Kronen für die Tonne Leber an. Dieses Angebot wurde ohne weiteres abgelehnt, und nun setzte ein nutzloses gegenseitiges Feilschen ein, bis die Reeder im Januar 1923 durch Ultimatum ein Angebot von 220 Kronen Monatslohn zuzüglich 25 Kronen Sondervergütung pro Tonne machten. Die Ablehnung dieses Angebots hätte zweifellos eine Aussperrung bedeutet. Bis dahin ist die Schifffahrt aufrechterhalten worden, und es ist uns auch gelungen, die alten Lohmsätze beizubehalten.

Im Februar kam es zur Aussperrung, wobei ein Schiff zwei Tage lang stillgelegt wurde. Wir vermochten noch bis zum 1. Juli die alten Sätze zu erhalten, doch am Ende der Hauptsaison für den Fischfang wurde die Aussperrung von neuem verhängt. Inzwischen erfuhren die Löhne eine weitere Verminderung durch das Sinken unserer Währung. (Das Pfund Sterling stieg von 26 auf 28,50 Kr.) Dieser Währungsrückgang ist zweifellos von den Reedern beeinflusst worden. Einige Monate später stieg das Pfund Sterling auf 30 Kronen. Man konnte keine wesentliche Verminderung der Kosten des Lebensunterhalts verspüren. (Der Index stand am 1. Juli auf 171), die Beschäftigung war unregelmäßiger als vorher und es war eine allgemeine Erhöhung der Preise für Lebens- und Bedarfsartikel zu gewärtigen.

So war die Lage am 1. Juli, als die Reeder den größten Teil ihrer Schiffe auflegten und ankündigten, daß der Mindestlohnsatz für den Kabeljaufischfang 200 Kronen und für den Heringsfang 180 Kronen pro Monat mit einer Vergütung von 4 Öre per Tonne betragen solle. (Vorher betrug er 240 Kronen plus 5 Öre per Tonne.) Verhandlungen wurden nicht eingeleitet, da man solche als aussichtslos betrachtete.

Am 15. Juli sollten vier Schiffe mit der Heringsfischerei beginnen. Die Reeder hatten versucht, diese mit Streikbrechern zu bemannen, was ihnen auch durch Anmusterung einer Anzahl unorganisierter Leute aus der Umgegend von Reykjavík gelungen ist. Man beabsichtigte damit, uns durch die Ausfahrt dieser vier Schiffe einen Schlag zu versetzen; wir beschlossen deshalb, ihre Ausfahrt aus dem Hafen mit Gewalt zu verhindern und stellten derart Streikposten auf, daß man Gerätschaften nicht an Bord schaffen konnte. Die Polizei kam mit Wasser für die Kessel angerückt, wobei ein Handgemenge entstand, das jedoch nicht ernster Natur war. Der Versuch



der Polizei ist mißglückt und durch unsere Haltung haben wir erreicht, daß die Besitzer dreier Schiffe sich mit uns über die Sätze des Heringfanges verständigten. Die Vereinbarung fußte auf einem Vertragsentwurf, der voraussichtlich im Herbst mit der Reeder-Vereinigung abgeschlossen werden sollte. Das vierte Schiff, welches eine Mannschaft mit sich führte, die auf die Bedingungen der Reeder eingegangen war, entkam durch den Hafen Hafnarfjörður, einem Dorf in der Umgebung von Reykjavik. Die Kapitalisten versuchten, unsere Aktion als eine revolutionäre Bewegung hinzustellen und eine Bürgerwehr auszuheben, die uns gefügig machen sollte. Sie hatten aber damit keinen Erfolg, denn erstens hat ihr Appell wenig Beifall gefunden und zweitens wurde eine Verständigung erzielt.

Später hat die Regierung vermittelnd eingegriffen, weil sich beide Parteien nicht einigen konnten. Die Verhandlungen dauerten monatelang, führten aber zu keinem Ergebnis. Die Vertreter der Seeleute begründeten in überzeugender Weise, daß die Heuer keine weitere Herabsetzung mehr ertragen könne, während die Reeder, ohne Beweise dafür zu erbringen, an ihrer Behauptung festhielten, daß sie nicht instande wären, die jetzigen Löhne weiterzuzahlen.

Unser Verband versuchte, während des vertragslosen Zustandes die Löhne so hoch wie möglich zu erhalten. Dies wäre uns jedenfalls gelungen, wenn die Reeder nicht dafür gesorgt hätten, daß der Direktor der größten, für die Kreditbewilligung im Fischereibetrieb in Betracht kommenden Bank, Herr Eggert Claessen, diejenigen Reeder, die geneigt waren, auf unsere Vorschläge einzugehen, gezwungen hätte, sich auf die Seite der übrigen zu stellen und ihre Schiffe nur mit solchen Mannschaften zu versehen, die willens waren, gegen den von der Reeder-Vereinigung angebotenen Mindestlohn von 200 Kronen monatlich zu arbeiten. Diese Maßnahme war ausschlaggebend. Wir vermochten unsere Lohnsätze nicht mehr zu erhalten und eine Einigung wäre nur auf Kosten einer wesentlichen Reduktion zu erzielen gewesen. Die uns gebliebene einzige Möglichkeit war nur die, jedes Schiff, welches ohne unsere Einwilligung nach England abfuhr, zu boykottieren. Es ist auch zwei mit Renegaten und Streikbrechern bemannten Schiffen gelungen, aus dem Hafen zu entweichen. Wir ließen durch den dänischen Seeleuteverband die Boykottierung dieser Schiffe fordern und nach Erhalt eines Telegrammes unseres Delegierten, dem Kollegen Jón Bach, hatten wir allen Grund, anzunehmen, daß dies getan würde. Eine große Anzahl unserer Mitglieder war aber geneigt, den Reedern statt dem Vorstand unseres Verbandes Glauben zu schenken und wollten das Schicksal nicht abwarten, das diesen Schiffen beim Einlaufen in einen englischen Hafen zuteil werden sollte. Sie glaubten nicht an die Durchführung des Boykotts, sondern hielten ihre Sache für verloren. Wir hatten deshalb und wegen anderen Begleitumständen keine andere Wahl, als auf das uns gemachte Angebot einzugehen.

Unsere Mitglieder waren kampfmüde und nach langer Arbeitslosigkeit am Ende ihrer Mittel angelangt. Außerdem befürchteten sie, ihre Plätze an Unorganisierte aus anderen Teilen des Landes abtreten zu müssen. Ein drittes Schiff, das in der Hauptsache mit Verbandsmitgliedern bemannt war, lag abfahrtsbereit im Hafen. Nur durch eine direkte Fühlungnahme mit den Reedern war es möglich, es solange zurückzuhalten, bis ein neuer Vertrag abgeschlossen war. Die Mannschaft, die sich auf diesem Schiffe anmustern ließ, hat uns ganz beträchtlich geschädigt und unsere Position bei den Schlußverhandlungen sehr geschwächt.

Unser Verband kam während dieses Konfliktes, trotzdem 16 Mitglieder versagt hatten, ohne Schaden davon und durch die Einbuße an Lohn haben viele unserer Mitglieder eingesehen, welche Gefahr seitens der Reeder ständig über uns schwebt. Es ist tatsächlich so, daß wir einen Teil unseres Lohnes opfern mußten, um die Zersplitterung unserer Organisation zu verhindern. Der Mindestlohn beträgt jetzt 200 Kr. monatlich und 25 Kr. pro Tonne Leber mit entsprechenden Herabsetzungen der über dem Mindestlohn stehenden Löhne. Der Vertrag hat eine 12monatige Gültigkeitsdauer. Es konnten weder neue Bestimmungen darin aufgenommen noch die Entlassung der Streik-

brecher erreicht werden. Seit Anfang Oktober fahren sämtliche Schiffe, eines ausgenommen, und trotzdem besteht unter den Matrosen und Fischern eine Arbeitslosigkeit sondergleichen, so daß man sich um jeden freien Platz herumstreitet.

Wir hätten über diesen Konflikt viel mehr schreiben können, haben uns aber darauf beschränkt, das Wesentlichste hervorzuheben.

## Der Nationalrat des Verbandes der französischen Seeleute.

Der Nationalrat des Verbandes der französischen Seeleute ist am 18. und 19. Januar zusammengetreten.

Nach Prüfung der Finanzlage nahm er folgende Willenskundgebung an:

In der Erwägung, daß die auf den Anteil am Fischfang den Fischern gelegte Umsatzsteuer von 1,10% unmoralisch ist, da dieser Anteil einen integrierenden Bestandteil des Lohnes bildet, der von den Fischern bereits versteuert werden muß, verlangt der Nationalrat der französischen Seeleute von der Finanzkommission des Senats, daß sie die folgende Fassung zu ihrer eigenen mache:

„Von der Geschäftsertragsteuer ausgenommen sind die Anteile, die den Fischern als Bestandteil des Lohnes zukommen.“

Hierauf wurde die allgemeine internationale Lage besprochen und der Generalsekretär sowie der Hauptkassierer als Vertreter des Verbandes auf dem Hamburger Kongress bestimmt.

Nach ausführlicher Aussprache nahm der Nationalrat einstimmig folgenden Willensausdruck an:

„Der Hauptvorstand der Seeleute-Föderation, die alle Schiffsleute umfaßt,

gibt in Anbetracht des Umstandes, daß durch das profitgierige Treiben des europäischen Kapitalismus, sowie durch die reaktionäre Haltung der Regierungen der europäischen Länder die Erhaltung des Friedens von Tag zu Tag mehr in Frage gestellt wird,

dem Wunsche Ausdruck,

daß man sich ernstlich mit dem Problem der Errichtung der „Vereinigten Staaten Europas“ befasse,

und ersucht alle der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen, zur Verwirklichung dieser Idee beizutragen, indem sie mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Kräften diesen Gedanken in allen ihrem Einfluß zugänglichen Kreisen verbreiten.“

Hierauf beschäftigte sich der Nationalrat mit der Frage des Soziallohns und beschloß einstimmig:

„die am 5. Februar für alle Kategorien aufgestellten und am 28. November erneuerten Lohnforderungen unverändert aufrecht zu halten, unter Inkaufnahme der Familienzuschläge, deren Nachteile den Beteiligten aufgezeigt werden.“

Ferner wurde beschlossen:

„mit Rücksicht auf die neue Erstarbung der Verbandssektionen und dem von den Mitgliedern geoffenbarten aktiven Willen, ein Überwachungskomitee, bestehend aus dem Verbandsbüro und einem Mitglied jedes Gebiets, zu bilden, dem der Nationalrat alle Vollmachten gibt, um die Aktion zu erweitern und zusammenzufassen, die sowohl in der Lohnfrage notwendig ist, als um die Forderung „gleiche Arbeit, gleicher Lohn“ durchzusetzen, oder die Einhaltung der Regelung der Arbeit und der Hygiene der Besatzungsvorschriften, sowie aller früheren Abmachungen zu sichern und allen Ereignissen zu begegnen. Diese Entschliebung bleibt bis zum nächsten Landeskongreß in Kraft.“

## D'Annunzio und die italienische Seeleute-Föderation.

In der letzten Oktober-Nummer unseres Mitteilungsblattes haben wir die wesentlichsten Punkte des von Gabriele d'Annunzio für die italienischen Seeleute ausgearbeiteten Kontrakts wiedergegeben. Gleichzeitig teilten wir mit, daß die Reeder diesem Entwurf nicht zustimmten und deshalb Unterhandlungen geführt wurden.

Der Gedanke der Verständigung zwischen Kapitän Giulietti und Mussolini tauchte zum ersten Mal im Herbst 1922 auf. Durch Vermittlung d'Annunzios kam es trotz des heftigen Widerstandes der Reeder zu einer Übereinkunft, die ab Ende Dezember Gültigkeit hatte. Nach dieser Vereinbarung werden sämtliche faszistische Seeleute-Körperschaften aufgehoben und die Mitglieder wie die Führer der seemännischen Organisationen für straffrei erklärt.

Kurze Zeit danach versuchten die Reeder, die Löhne und Arbeitsbedingungen zu verschlechtern, worauf d'Annunzio wiederholt die Rolle des Vermittlers übernahm. Dieser Umstand veranlaßte ihn dann auch zur Aufstellung des erwähnten Kontraktes. Die folgenden langwierigen Unterhandlungen scheiterten aber an der Hartnäckigkeit der Reeder. Die Regierung erklärte sich schließlich bereit, die sie angehenden Vertragsbestimmungen anerkennen und durchführen zu wollen.

Ende des Jahres setzte eine lebhaftere Verbandstätigkeit ein, um die Regierung zur Durchführung der Bestimmungen zu bewegen und diese Bemühungen waren auch Erfolg versprechend. Plötzlich erklärten aber die Reeder d'Annunzio, daß sie den Vertrag in vollem Umfange anerkennen würden, wenn Giulietti von seinem Posten zurücktrete, bzw. wenn er entlassen würde. D'Annunzio hat darauf sich nicht mehr weiter bei Ciano, Kommissar der Handelsflotte, für die Seeleute bemüht und Giulietti die Erklärung der Reeder überbracht. Dieser war bereit, für die Seeleute das Opfer zu bringen, machte d'Annunzio aber gleichzeitig auf die Intriguen aufmerksam, die sich hinter seinem Rücken abspielten. Das gegnerische Lager bot indessen alle seine Kräfte auf; die Unterhandlungen wurden abgebrochen, die Regierung dachte weder an die versprochene Durchführung der Vertragsbestimmungen für das Personal der Handelsflotte noch an die Auszahlung der Entschädigung, welche den Hinterbliebenen der mit den italienischen Dampfern „Luigi Parodi“ und „Gaspare“ verschollenen Mannschaften zugesagt war, u. a. m. Eine Anzahl Gewerkschaftsbeamte reichten ihre Entlassung ein, wieder andere erkrankten auf verdächtige Weise . . .

Trotz der dunklen Wolke, die über ihr schwebt, ließ sich die Seeleute-Föderation nicht von ihrem Ziele abbringen und gab deutlich zu erkennen, daß sie auf Erfüllung des regierungsseitigen Versprechens besteht und sich unentwegt dafür einsetzen wird.

Indessen wird das Intriguenspiel um d'Annunzio weiter getrieben; ein Kreis intimer Freunde, hauptsächlich Sekretäre des Gewerkschaftsbundes, versuchte, d'Annunzio gegen Giulietti auszuspielen. Letzterer entdeckte aber das Komplott und warnte ihn. D'Annunzio wurde stutzig und zögerte, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen.

Sowie sich Giulietti dessen gewahr wurde, berief er auf den 2. Januar die bekannte Versammlung ein, in der er die Mitglieder über seine Beobachtungen informieren und den Kommandanten d'Annunzio anhand von Beweisen von der Richtigkeit seiner Auffassung überzeugen wollte. Die Versammlung wurde jedoch durch Revolvererschüsse gesprengt. Diese Gewalttätigkeit wurde von Elementen ausgeführt, die unter der Leitung ehemaliger Gewerkschaftsbeamten standen. An der Spitze der Bewegung befand sich Umberto Poggi, 2. Vorsitzender der Genossenschaft „Garibaldi“ und erbitterter Gegner Giuliettis. D'Annunzio hat sich hierauf telegraphisch gegen diesen Gewaltakt beschwert. Trotzdem konnte M. Ciano nicht umhin, drei Kommissare zu ernennen, um über die „Garibaldi“ und die Föderation eine Kontrolle auszuüben und die „Andersdenkenden“, eine kleine Gruppe Gewerkschaftsangestellter, die nicht einmal mehr Mitglieder der Organisation waren, zu unterstützen. Giulietti ersuchte alsdann d'Annunzio, von Ciano zu verlangen, daß er diese kommissarische Kontrolle im Gewerkschaftshause aufhebe. Statt dessen hielt es der Dichter für geraten, seinen Vertrauensmann, Advokat Masperi, zunächst nach Genua und dann nach Rom zu schicken, in welchen Städten er am 6. und 7. Januar mit den „Andersdenkenden“ und sonstigen, den Reedern wohlgesinnten Elementen beratschlagte. Darauf kehrte er nach Gardone zu seinem Auftraggeber zurück und seit diesem Tage schlug d'Annunzio eine andere als die in seinem Protest-

telegramm bekundete Richtung ein und läßt Giulietti durch Masperi ausrichten, daß falls er seinen Posten nicht aufgeben, er (d'Annunzio) sich zurückziehen müsse.

Vor diese Alternative gestellt, erklärte Giulietti, daß er von dem Augenblick an bereit sei, abzutreten, in dem die Reeder den Vertrag unterzeichnet haben. Am 14. Januar wurde eine neue Komödie inszeniert: d'Annunzio gibt durch eine Veröffentlichung bekannt, daß er, um die gewerkschaftliche Einheit und jedwede innere Spaltung zu verhindern, ab 12. Januar als allein maßgebender Leiter der Seeleuteorganisation zu betrachten sei.

Kapitän Giulietti, „in der Überzeugung, daß Kommandant d'Annunzio, erhaben über jedes eigennützige Bestreben und weitab von jedem innerlichen Streit, nicht nur die gewerkschaftliche Geschlossenheit zu erhalten wissen wird, sondern auch die vorbehaltlose Anerkennung des Vertrags durchzusetzen vermöge“, schweigt dazu, um dem Kommandanten zu ermöglichen, die Föderation nach seinem Gutdünken zu leiten. Die sogenannten Andersdenkenden dagegen gaben sich nicht damit zufrieden, nur eine Lügenkampagne gegen Giulietti einzusetzen; sie versuchten auch, sich der Kassenverwaltung der Föderation zu bemächtigen.

Die Seeleute ihrerseits gaben eindeutig zu verstehen, daß sie nicht damit einverstanden sind, daß die Vermögensverwaltung der „Garibaldi“, in der sie ihre Groschen angelegt haben, in Hände übergeht, zu denen sie kein Vertrauen hegen. Es folgte eine großzügige Kundgebung für Giulietti, Sekretär und Vorsitzender der „Garibaldi“.

Bei der Ausfahrt verschiedener Ozeandampfer fanden imposante Demonstrationen statt und in einer von den Besatzungen der meisten Schiffe der italienischen Handelsflotte mit Begeisterung angenommenen und unterzeichneten Erklärung legen sie ihren Standpunkt dar.

Der Verwaltungsrat der „Garibaldi“ hat sich darauf in seiner Mehrheit für den Vorsitzenden ausgesprochen und öffentlich das in der Versammlung vom 19. Januar Umberto Poggi übertragene Mandat widerrufen.

Welches ist nun der Kern dieser anscheinend so komplizierten Frage? Er ist nichts anderes als ein Konflikt zwischen Reedern und Seeleuten, dessen wichtigste Merkmale folgende sind: Bekämpfung des Seeleutekontrakts, weil er die finanzielle Sicherstellung und Weiterentwicklung der Föderation bedeutet, Bekämpfung der „Garibaldi“, weil man in ihr eine starke Konkurrentin erblickt bei der bevorstehenden Versteigerung der staatlich subventionierten Schifffahrtslinien.\*)

Bisher hatten sich die Bewerber stets vor der Einzelzeichnung verständigt, dieses Mal hat aber Kapitän Giulietti wiederholt erklärt, daß er sich an der Versteigerung mit einer Offerte beteiligen würde, die zehn Millionen unter der von der Regierung festgesetzten Summe steht.

Wenn man die Sache von dieser Seite betrachtet, findet man für das Vorgehen der Feinde Giuliettis eine ganz einfache Erklärung.

\*) Wie aus der Tagespresse der letzten Tage hervorgeht, ist der Vertrag in Anwesenheit Mussolinis tatsächlich unterzeichnet worden.

### Berichtigung!

Es hat sich ein Fehler eingeschlichen in den in der vorigen Nummer aufgenommenen Aufruf um Auskunft über die Kollision des Schoners „Maria“ aus Gothenburg mit einem bisher unbekannt gebliebenen Schiffe. Die Kollision fand am 11. Dezember 1923 statt, und nicht, wie uns irrtümlicherweise mitgeteilt wurde, am 11. November.