

WIRTSCHAFTLICHE

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

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

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

INHALTSVERZEICHNIS.

Die Hafendarbeiter-Sektion der I. T. F.	17
Eine Pflicht der Solidarität und des Selbstschutzes	18
Mitteilungen des Sekretariats	18
Eisenbahner :	
Die Arbeitsbedingungen der Eisen- bahner in verschiedenen Ländern. - Deutschland (4).	19
Die Beschlüsse des Eisenbahnerbeirats	20
Bemerkungen	21
Wider den Faschismus.	21
Strassenbahnen :	
Bemerkungen	21
Transportarbeiter :	
Verschmelzung der Berliner Trans- portanstalten	22
Bei den Hafendarbeitern in Nordafrika	23
Hafendarbeiter:	
Sitzung des Beirats der Hafendarbeiter- Sektion	24
Krafftahrt :	
Bemerkungen.	24

Die Hafendarbeiter-Sektion der I. T. F.

Durch die im Rahmen der I. T. F. erfolgte Gründung von unter eigener Leitung stehenden Sektionen der verschiedenen Transportarbeiterkategorien, die unsere Internationale bilden, entwickelt sich die gegenseitige Zusammenarbeit allmählich zu einer praktischen, gemeinsamen Arbeit, die stets grössere internationale Bedeutung gewinnt.

Die jüngst abgehaltene Sitzung des Beirats der Hafendarbeiter-Sektion stellt auch in dieser Hinsicht wiederum eine Etappe auf dem Wege zur internationalen Zusammengehörigkeit und Einheit der Hafendarbeiter in der I. T. F. dar. Da der Zeitpunkt, an dem die Vertreter der Hafendarbeiterverbände zusammentraten wegen der unter dem Proletariat der europäischen Häfen herrschenden grossen Erwerbslosigkeit nicht zu den günstigsten gehört und demzufolge direkte, grosse Bewegungen im jetzigen Augenblicke schwerlich geführt werden können, konnte im Hinblick auf die in mehr naher oder ferner Zukunft bevorstehenden Aktionen nur vorbereitende Arbeit geleistet werden. Wir hoffen von Herzen, dass diese Zukunft nicht mehr fern sein möge.

Ausser den vorbereitenden Massnahmen, die getroffen wurden, um die Interessen der Hafendarbeiter bei den kommenden Besprechungen über die Notwendigkeit der Einführung einer internationalen Schutzgesetzgebung voll und ganz zu wahren und dem Beschlusse, Material zu sammeln, das ein möglichst vollständiges Bild über die in allen wichtigen Häfen bestehenden Arbeitsbedingungen geben und als Grundlage und Leitfaden im kommenden nationalen und internationalen Kampf dienen soll, ist vor allem der Beschluss von Bedeutung, zu welchem die Konferenz bezüglich des Kampfes der finnischen Hafendarbeiter gelangt ist.

Nach einem Streik von über 7 Monaten für die elementarsten Rechte steht die finnische Hafendarbeiterorganisation ungebrochen und ungeschwächt da, bereit, im kommenden Frühjahr, wenn die finnischen Häfen wieder eisfrei sein werden, den Kampf von neuem aufzunehmen. Was die finnischen Hafendarbeiter aber nötig haben und erwarten, ist eine bessere, tatkräftigere Unterstützung durch die Schwesterorganisationen in anderen Ländern, als diese bisher verliehen worden ist.

Wir hoffen zuversichtlich, dass der Aufruf, den die Konferenz an die der I. T. F. angeschlossenen Verbände hat ergehen lassen, nicht umsonst sein wird. Allerdings ist die Macht der I. T. F. und ihrer Mitgliedsorganisationen noch stets beschränkt, die Vergangenheit ist aber da, um zu beweisen, dass die internationale Solidarität für die I. T. F. kein leeres Wort ist.

Der Kampf der finnischen Hafendarbeiter muss gewonnen werden: er kann und wird gewonnen werden, wenn den finnischen Hafendarbeitern die verlangte Hilfe zuteil wird.

Eine Pflicht der Solidarität und des Selbstschutzes.

Die deutschen Eisenbahner und das Reparationsproblem.

Am 9. Februar d. J. sind die Sachverständigen zusammengetreten, um die Frage der durch Deutschland zu leistenden Reparationen endgültig zu regeln, da nunmehr die Frist der 1924 in London vereinbarten provisorischen Regelung (Dawesplan) abgelaufen ist.

Es sind nicht nur die Interessen Deutschlands als Land, um welche es hier geht. Wir wagen sogar, zu behaupten, dass die Lebensinteressen der Arbeiterklasse der ganzen Welt durch die Pariser Besprechungen und Beschlüsse berührt werden.

Wenn, wie dies bereits bei der vorläufigen Regelung der Fall ist, Deutschland Lasten auferlegt werden, die kraft der heutigen Gesellschaftsordnung auf die Arbeiterklasse abgewälzt werden und deren Wirkung in einer Niederdrückung des Lebensstandards der deutschen Arbeiterklasse besteht, dann wird auch das Los der Arbeiter anderer Länder aufs schwerste in Mitleidenschaft gezogen.

Deutschland hat jetzt etwa $2\frac{1}{2}$ Milliarden jährlich zu zahlen. Wird ihm diese Last auf einen längeren Zeitraum auferlegt, dann kann dies — unter Berücksichtigung der fast ausschliesslich durch die Ausfuhr von Industrieprodukten gespeisten Einkommensquellen der deutschen Wirtschaft — zur Folge haben, dass durch Niedrighaltung des sozialen Niveaus und der Herstellungskosten in Deutschland die deutsche Industrie eine beständige unlautere Konkurrenz auf dem Weltmarkt bildet. Für die Arbeiter aller Länder würde dies die schwersten Folgen haben.

Bisher hat Deutschland seine Schulden durch Aufnahme neuer Anleihen im Ausland bezahlt. Das kann so nicht weitergehen, es sei denn, dass eine völlige Auslieferung der deutschen Industrie an das fremde Kapital angestrebt wird. Auch das würde in verschiedenen Ländern alsbald unerwünschte Folgen zeitigen. Wenn also die internationale Arbeiterbewegung danach trachtet, durch Beein-

flussung der endgültigen Regelung der Reparationsfrage einen für die deutsche Arbeiterklasse erträglichen Zustand zu schaffen, so ist dies nicht nur erklärlich, sondern diese Bewegung gehorcht damit auch einem dringenden Gebot.

Die I.T.F. kann als ein Glied in dieser Bewegung nicht mehr in diesen allgemeinen Fragen tun als die Aufgaben erfüllen, die ihr eventuell durch die Gesamtbewegung zugewiesen werden. Sie wird sich dieser Pflicht sicher nicht entziehen, wenn etwa der Internationale Gewerkschaftsbund die Arbeiterbewegung aufrufen sollte, ihre in dieser gewichtigen Frage berührten Interessen zu verteidigen.

Einer der Bestandteile des Reparationsproblems weist jedoch der I. T. F. eine eigene Aufgabe zu. Ein bedeutender Teil der Deutschland auferlegten Regelung befasst sich mit den deutschen Eisenbahnen. Diese allein müssen, nachdem sie aus dem Staatswesen herausgelöst worden sind, einen jährlichen Betrag von ungefähr einer Milliarde Goldmark aufbringen.

In treffender Weise schilderte Kollege Scheffel vom Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands auf unserem im Jahre 1926 in Paris abgehaltenen Kongress die Folgen, welche sich daraus für die deutsche Eisenbahnerschaft ergeben: vielfache Entrechtung, Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, fieberhafte Rationalisierung, Erschwerung des gewerkschaftlichen Kampfes. Unmittelbar nach der Rede Scheffels erklärten Delegierte anderer Länder, in welchem Masse die Vorgänge in Deutschland die Verhältnisse bei ihnen ungünstig beeinflussten und der Kongress sprach sich darauf einstimmig für eine Revision der Regelung zugunsten unserer deutschen Kameraden aus.

Nach dem, was die I.T.F. unmittelbar nach dem Kongresse in Ausführung seines Beschlusses zu tun versuchte, ist nun mit der endgültigen Festsetzung der Zahlungs-

bedingungen auch der Moment gekommen, unsere Worte in die Tat umzusetzen. Die I.T.F. kann sich aber nicht mit den allgemeinen politischen Fragen, die dem Reparationsproblem anhaften, befassen. Mit der Grösse des Betrages und der Zahlungsweise im allgemeinen bemühen wir uns auch nicht. Tatsache ist aber, dass unsere deutschen Eisenbahnerkollegen durch die bestehende Regelung besonders belastet, in ihren materiellen Interessen geschädigt und in ihren Rechten geschmälert werden. Die Rückwirkungen auf die Stellung des Personals in anderen Ländern sind alles andere als vorteilhaft.

Hierin liegt unsere Aufgabe und unsere Pflicht, und wir müssen daher unser möglichstes tun, um den deutschen Kollegen zu helfen. Das Reichsbahngesetz muss beseitigt werden und die endgültige Regelung muss, nachdem die Verpflichtungen einmal festgelegt sind, es Deutschland selbst überlassen, zu bestimmen, wie es seinen Verpflichtungen nachkommen will. Das deutsche Eisenbahnpersonal muss aus seiner Stellung als Geisel, in welcher es sich jetzt befindet, erlöst werden.

Mit dieser Zielsetzung hat die I.T.F. Massregeln getroffen einerseits um auf das Sachverständigen-Komitee in Paris, andererseits auf die beteiligten Regierungen einzuwirken. In einer folgenden Nummer werden wir darauf noch zu sprechen kommen.

Wir wiederholen unsere bereits nach dem Pariser Kongresse an alle angeschlossenen Organisationen gerichtete Bitte, dieser äusserst wichtigen Angelegenheit ihre Aufmerksamkeit zu schenken in der Erwartung, dass sie uns restlos dabei helfen werden, eine günstige Lösung zu finden.

Es ist eine Pflicht der Solidarität, die wir gegenüber unseren deutschen Kameraden zu erfüllen haben.

Es ist für die Eisenbahnerschaft aller Länder eine Aufgabe wohlverstandenen Selbstschutzes.

N. N a t h a n s.

Mitteilungen des Sekretariats.

Mitgliederstand per 1. Januar 1929.

Den erbetenen Angaben über die Mitgliederzahl der Verbände am 1. Januar 1929 und die finanziellen Verhältnisse sehen wir nunmehr baldigst entgegen.

Fragebogen betreffend das Verwaltungspersonal und die Telegraphisten bei der Eisenbahn.

Diejenigen Organisationen, welche unsere Fragebogen über obenerwähnte zwei Gruppen noch nicht beantwortet haben, werden ersucht, dies baldmöglichst zu tun.

Zufolge der Besprechungen in der Eisenbahner-Beiratssitzung in Prag werden wir über die Organisation des Verwaltungs- und Auf-

sichtspersonals einen kleinen Ergänzungs-Fragebogen ausschicken.

Eisenbahnkatastrophen und Personalabbau. — Einmännige Besetzung von Lokomotiven.

Auf Grund der Beschlüsse, welche die Eisenbahner-Beiratssitzung in Prag gefasst hat, werden den Verbänden Fragebogen über obige Gegenstände zugehen. In Sachen der Einmann-Besetzung der Lokomotiven haben wir uns an das Internationale Arbeitsamt gewandt. Wir rechnen auf die Mitarbeit aller Verbände.

Adressenänderung.

Die Adresse des Verbandes der Strassenbahner Riga, Brivibas iela No. 171, lautet künftig: Bruninieku iela 33, II. st. Riga, per Adresse Zentralbüro der Gewerkschaften.

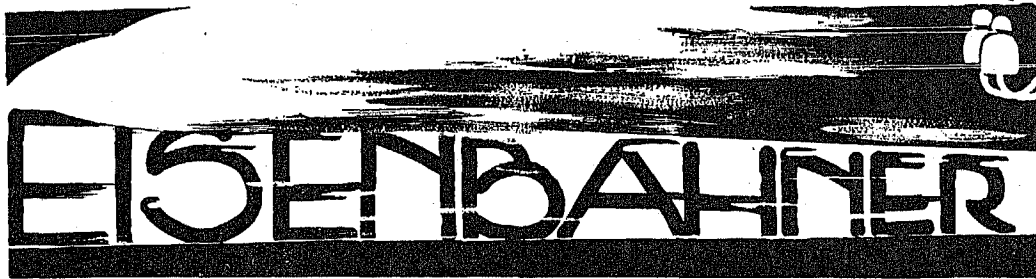
Kongresse.

Fédération Nationale des Syndicats Maritimes (französische Seeleute). 14., 15. und 16. Februar. Salle André Dumarcq, 211, Rue Lafayette, Paris.

Dansk Sjø-Restaurations Forening (dänisches Bedienungspersonal) 25. Februar. Admiral Gjeddes Gaard, (Holbetsalen) Store Kannikestræde, No. 10, Kopenhagen.

Svaz Ridiču Automobilu (tschechische Kraftfahrer) 2. und 3. März, im Saale des Odborovy dum, Prag I.

Federación Nacional del Arte Rodado (spanische Transportarbeiter) 1. April und folgende Tage. Piamonte 2, Casa del Pueblo, Madrid.



Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern. — Deutschland (4).

IV. Das Streikrecht. (Fortsetzung).

Obschon der Streik mit grossen Risiken verbunden ist, bilden diese Rechtsauffassungen einen noch gerade erträglichen Zustand für eine machtvolle Gewerkschaftsbewegung.

Für die Eisenbahner gilt aber noch etwas anders. Etwa die Hälfte der gesamten Eisenbahner sind „Beamte“. Der Begriff „Beamte“ geht weit über die vier Wände der Büros hinaus. Die betriebswichtigen Kräfte auf den Lokomotiven, auf den Weichen- und Signalstellwerken, auf den Zügen sind fast ausschliesslich „Beamte“. Viele Rangierer, die Rangierführer, die Fahrdienstleiter, das Bahnbewachungspersonal, die Fahrkartenkontrolleure an Bahnsteigen, alle sind „Beamte“.

Nun hat der Bismarcksche Staat es verstanden, diese Beamten mit tausend Banden an sich zu ketten. Es ist eine „Beamtentradition“ entstanden, die sich nach einer kurzen Pause unter der Republik weiter entwickelt hat. Am 20. Februar erklärte ein preussischer Minister:

„Das Beamtenverhältnis ist ein Treuverhältnis. Da der Staat ohne die Beamten ein geordnetes Leben nicht führen und überhaupt seinen Willen nicht äussern kann, muss er mit den Beamten ein Verhältnis eingehen, das dies zur völligen Hingabe an den Staat verpflichtet. Dieses Treuverhältnis tritt auch dadurch in Erscheinung, dass der Beamte den Dienst leistet. Die Eigenart des Beamtenverhältnisses kommt in wesentlichen Bestimmungen des Beamtenrechtes zum Ausdruck. Mit Rücksicht auf die ihm der Allgemeinheit gegenüber obliegenden Pflichten ist dem Beamten das Recht versagt, sein Amt willkürlich zu verlassen. Demgemäss ist auch eine grosse Anzahl auf Lebenszeit angestellt und kann nur im Wege des gesetzlich geregelten Disziplinarverfahrens entlassen werden. Ferner sind die Rechte des Beamten auf ein bestimmtes Gehalt, auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenfürsorge gesetzlich geregelt und durch die Reichsverfassung besonders gewährleistet. Bei diesem besonderen eigenartigen Verhältnis von Rechten und Pflichten bricht mithin ein Beamter, der streikt, seinen Eid und verletzt die Amtspflicht, die er übernommen hat. Das Streiken stellt sich als ein unentschuldigtes Fernbleiben vom Amte dar und hat zur Folge, dass

der Beamte für die Zeit des Streikes seines Dienstinkommens verlustig geht; auch hat er die Einleitung des örtlichen Disziplinarverfahrens mit dem Ziele der Dienstentlassung zu gewärtigen.“

Zwei Monate später erklärte der Reichsminister des Innern: „Die Auffassung der preussischen Regierung über das Streikrecht der Beamten deckt sich mit der Auffassung der Reichsregierung.“ Immer wieder wurde diese Erklärung wiederholt. Am 8. Dezember wurde sie wie folgt erweitert: „Die Reichsregierung kann keinen Unterschied anerkennen zwischen dem Fernbleiben von der Arbeitsstätte, zwischen Streik und sogenannter passiver Resistenz.“

Und als im Januar 1922 eine Beamten-gewerkschaft *) ein befristetes Ultimatum stellte, das mit einer Streikdrohung ausklang, antwortete der Reichsverkehrsminister mit einem Erlass, wodurch der Beamtenstreik ausdrücklich verboten wurde. Am Tage des Streikausbruchs wurde der Erlass durch eine Verordnung des Präsidenten der Republik bekräftigt. Gleichzeitig ordnete der Berliner Polizeipräsident an: „Alle zur Durchführung des Streiks bestimmten Gelder sind zu beschlagnahmen.“

Die Regierung legte „Richtlinien für die Disziplinierung der am Streik beteiligten Beamten“ fest, die nicht unbenutzt geblieben sind.

Die für den besonderen Streikfall im Februar 1922 erlassene Verordnung des Reichspräsidenten ist aufgehoben worden. Im übrigen ist die Lage heute noch dieselbe. Sie hat sich auch dadurch nicht geändert, dass die deutsche Reichsbahn eine Reichsbahngesellschaft geworden ist. Die Eisenbahnbeamten wurden von „unmittelbaren Reichsbeamten“ in „mittelbare Reichsbeamte“ umgetauft.

Praktisch liegen die Dinge folglich so, dass die Arbeiter, also hauptsächlich das Werkstätten- und Bahnunterhaltungspersonal, das Streikrecht haben; hingegen der grösste Teil der Eisenbahnerschaft; die wichtigsten gewerkschaftlichen Streitkräfte, haben dieses Recht nicht. Letzten Endes ist auch das eine Machtfrage. Eine starke Gewerkschaft und die Beamtenmitglieder einer solchen können sich

*) Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter, welcher damals das Lokomotivpersonal angeschlossen war.

über die Paragraphen und Verordnungen hinwegsetzen.

V. Die Organisation des Personals.

Die deutsche Gewerkschaftsbewegung zerfällt in drei Richtungen: in freie, christlich-nationale und national-demokratische Gewerkschaften. Jede der drei Richtungen fasst die ihr anhängenden Gewerkschaften in „Spitzenorganisationen“ zusammen. Die Spitzenorganisationen der freigewerkschaftlichen Bewegung sind:

1. Der Allgemeine Deutsche Gewerkschaftsbund;
2. Der Allgemeine Freie Angestelltenbund;
3. Der Allgemeine Deutsche Beamtenbund.

Zwischen den drei Organisationen besteht ein „Organisationsvertrag“.

Zur christlich-nationalen Bewegung gehörten bis 1926 folgende Spitzenorganisationen:

1. Gesamtverband der christlichen Gewerkschaften Deutschlands;
2. Gesamtverband deutscher Angestelltergewerkschaften;
3. Gesamtverband deutscher Beamten-gewerkschaften.

Diese drei Organisationen waren im Deutschen Gewerkschaftsbund zusammengeschlossen. Am 8. Oktober 1926 ist der Gesamtverband deutscher Beamten-gewerkschaften aus dem Deutschen Gewerkschaftsbund ausgetreten.

Die national-demokratische (Hirsch-Dunkersche) Bewegung umfasst:

1. Verband deutscher Gewerkvereine (Spitzenorganisation);
2. Gewerkschaftsbund der Angestellten (Suitzenorganisation);
3. Allgemeiner Eisenbahnerverband;
4. Deutscher Bankbeamtenverein;
5. Ring Deutscher Beamtenverbände (Spitzenorganisation).

Diese Organisationen sind zusammengeschlossen im Gewerkschaftsring deutscher Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenverbände.

Neben diesen drei Richtungen und ihren Spitzenorganisationen eine getrennte, politisch und konfessionell mehr oder weniger neutrale Beamtenbewegung. Zu dieser Bewegung gehören:

1. Der Zentralgewerkschaftsbund deutscher Reichsbahnbeamten — eine lose Föderation von 16 Verbänden —;
2. Sechs Verbände von Reichspostbeamten;
3. Dreizehn Verbände von Beamten anderer Reichsverwaltungen;
4. Achtzehn Verbände von Beamten der Länderverwaltungen;
5. Sechs Gemeindebeamtenverbände;
6. Vier Lehrerverbände.

Diese Organisationen sind im Deutschen Beamtenbund vereinigt. Dem Deutschen Beamtenbund ist am 8. Oktober 1926 der christliche Gesamtverband deutscher Beamten-gewerkschaften mit seinen

Die Beschlüsse des Eisenbahnerbeirats.

Ausser den nachstehenden Resolutionen über die Einmannbesetzung von Lokomotiven und die Betriebssicherheit und der Erklärung zur Frage der automatischen Kuppelung, überwies die am 23. und 24. Januar 1929 in Prag abgehaltene Sitzung des Eisenbahnerbeirats einen Antrag des dänischen Eisenbahnerverbandes betreffend eine Untersuchung über Schutzvorrichtungen gegen Unfallgefahren im Rangierdienst und in der Bahnunterhaltung ohne Diskussion dem Sekretariat zur Behandlung.

Auf Antrag des englischen Eisenbahnbeamtenverbandes wurde beschlossen, eine Erhebung über die Organisationszugehörigkeit des höheren Eisenbahnpersonals durchzuführen.

Schliesslich beschloss der Beirat, dass eine Delegation beim Direktor des Internationalen Arbeitsamtes vorstellig werden soll, um mit diesem die Abwicklung der noch schwebenden Fragen zu behandeln. Zu Mitgliedern dieser Delegation wurden ernannt: Bratschi (Schweiz), Jarrigion (Frankreich) und Nathans (Sekretär der I.T.F.).

Erklärung betr. die automatische Kuppelung.

Der am 23. und 24. Januar 1929 in Prag tagende Beirat der Eisenbahnersektion der I.T.F., sprechend im Namen von mehr als einer Million organisierter Eisenbahner,

nimmt mit Genugtuung Kenntnis von dem Beschluss der Internationalen Arbeitskonferenz bezüglich der Einsetzung einer internationalen Kommission zur Untersuchung der Angelegenheit der automatischen Kuppelung.

Der Beirat kann dem zustimmen, dass das veraltete Statistikenwesen sich nicht vorbehaltlos eignet zur Beurteilung von Fragen der modernen Zeit und dass es hier weitgehender Verbesserung und internationaler Vereinheitlichung bedarf. So mangelhaft die verfügbaren Statistiken auch sind, lassen sie aber nicht zu, dass heute noch die Frage gestellt wird: ob automatische Kuppelung — sowohl für die Zugvorrichtung als für die Heiz- und Bremsschläuche — oder nicht.

Die Angelegenheit kann nur behandelt werden als Frage des Könnens und des Wollens.

Eine Anzahl Erfinder und Industrielle haben sich erbötig gezeigt, das was in Amerika, in Japan und anderswo auf dem Gebiet der auto-

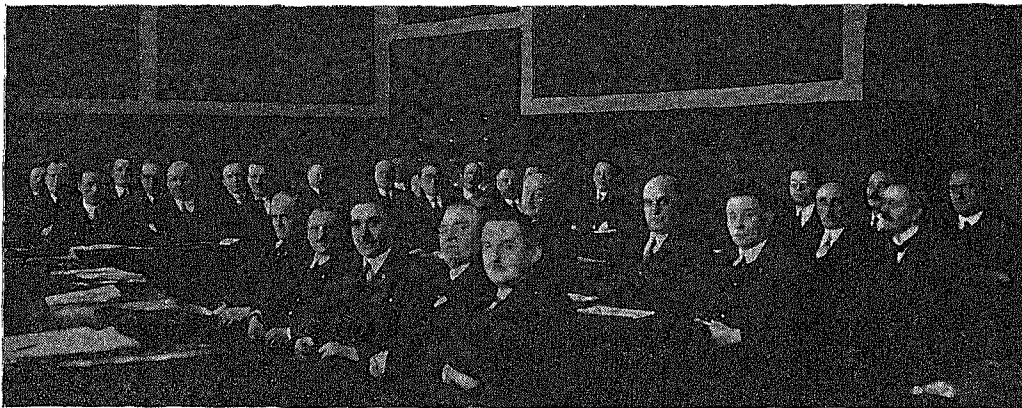
vierundzwanzig Verbänden (wovon 18 Eisenbahnerverbände) beigetreten.

Die Eisenbahner-Organisationen sind vertreten in:

- Allgem. Deutschen Gewerkschaftsbund mit 184.000 Mitgliedern;
- Allgemeinen Deutschen Beamtenbund mit 50.000 Mitgliedern;
- Deutschen Gewerkschaftsbund mit 40.000 Mitgliedern;
- Gewerkschaftsring mit 50.000 Mitgliedern;
- Deutschen Beamtenbund mit 230.000 Mitgliedern.

Nach allen Seiten hin unabhängig ist die 70 000 Mann starke Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer.

(Fortsetzung folgt).



Die Prager Tagung des Eisenbahnerbeirats.

matischen Kuppelung möglich gewesen ist, überall durchzuführen und alle technischen Hindernisse zu überwinden.

Da der ablehnende Standpunkt der Arbeitgeber schon mehrmals zum Ausdruck gekommen ist, weiss man im voraus, dass die Regierungsvertreter in der Kommission eine schiedsrichterliche Rolle spielen werden. Es ist auch bekannt, dass die Arbeitgeber nicht müßig abwarten, welche Regierungen in der Kommission Sitz nehmen werden; ebensowenig ist es ihnen gleichgültig, welche Personen diese Regierungen entsenden werden.

Auf den Regierungen lastet eine grosse Verantwortung. In der Geschichte der Industrie hat es sich, wenn die werktätigen Klassen vor vermeidbaren Berufsgefahren geschützt werden mussten, immer wieder gezeigt, dass die Regierungen auf gesetzlichem Wege den Widerstand der Arbeitgeber zu überwinden hatten. Die selbe Pflicht fällt ihnen in der Angelegenheit der automatischen Kuppelung zu. Die Eisenbahnerwelt und die öffentliche Meinung würden, falls Regierungen den ablehnenden Standpunkt der Arbeitgeber einnehmen, diese Regierungen der Pflichtvernachlässigung bezichtigen.

Die angeschlossenen Organisationen werden aufgefordert, die Regierungen an ihre hohe Verantwortung zu erinnern und Garantien dafür zu erstreben, dass mit Hilfe der Regierungen die internationale Kommission so zusammengesetzt wird, dass objektive Arbeit möglich ist.

Der Beirat erachtet, dass der Opfer an Menschenleben genug gebracht sind, dass die Gefahr, welcher tausende Eisenbahner tagtäglich ausgesetzt sind, nicht früh genug behoben werden kann. Mit allem Nachdruck wird die baldige Einberufung der durch die Internationale Arbeitskonferenz beschlossenen Kommission gefordert und die bestimmte Erwartung ausgesprochen, dass die bis Ende 1929 gesetzte Frist nicht ganz erschöpft wird.

Das Sekretariat der I.T.F. wird beauftragt, Schritte zu unternehmen, damit in der nächsten Sitzung des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes die Angelegenheit der Einberufung der Kommission beraten und der Standpunkt der gesamten Eisenbahnerschaft zum Ausdruck gebracht wird.

Resolution betreffend die Betriebssicherheit.

Der am 23. und 24. Januar 1929 in Prag tagende Beirat der Eisenbahner-Sektion der I.T.F., welcher von den vom Sekretariat beschafften Angaben und den Erklärungen der Beiratsmitglieder Kenntnis genommen hat, stellt mit Besorgnis die Häufigkeit schwerer Eisenbahnunfälle fest, die in den letzten Jahren besonders in solchen Ländern vorgekommen sind, wo die „Rationalisierung“ gleichbedeutend ist mit Personalabbau, verdrehter Anwendung oder vollständiger Abschaffung des Achtstundentages.

Da es für die Gewerkschaftsbewegung sowie für die Öffentlichkeit von grosser Wichtigkeit ist, zu ermitteln, welche Rationalisierungsmaßnahmen vor allem zu der Erhöhung der

Unfallgefahren beitragen, fordert der Beirat das Sekretariat der I.T.F. auf:

- a) zu untersuchen, inwieweit ein ursächlicher Zusammenhang besteht zwischen dem Abbau, der Ueberlastung und der wirtschaftlichen Lage des Personals einerseits und den schweren Eisenbahnunfällen andererseits;
- b) die Resultate dieser Untersuchungen zur gegebenen Zeit zu veröffentlichen.

Resolution über die Ein-Mann-Besetzung von Lokomotiven und Motorwagen.

Der Beirat der Eisenbahnersektion der I.T.F., tagend in Prag am 23. und 24. Januar 1929,

erachtet, dass die bisherigen Erfahrungen mit der Ein-Mann-Besetzung von Lokomotiven und Motorwagen grosse Besorgnis um die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs nur allzusehr rechtfertigen. Die durch den Druck der Konkurrenz des Strassentransportes bewirkte Steigerung der Verkehrshäufigkeit birgt eine Unfallgefahrenvermehrung in sich. Die Folgen dieser Vermehrung von Gefahren können nur gemildert werden durch technische Vervollkommnungen, die bei weitem noch nicht überall angebracht sind. Vielmehr ist festzustellen, dass die Eisenbahnen vielfach noch mit veralteten Betriebsanlagen, -methoden und -mitteln das moderne Verkehrsbedürfnis zu befriedigen suchen und sich erst nach empfindlichen Warnungen zu Neuerungen entschliessen.

Der Beirat hält es mit der Sorge um Leib und Leben des reisenden Publikums, des fahrenden und des stationären Eisenbahnpersonals für unvereinbar, den bestehenden Gefahrenquellen eine weitere hinzuzufügen durch die einmännige Besetzung von Lokomotiven und Motorwagen. Dem einmännig geführten Zuge drohen mannigfaltige Gefahren. Die Sicherheitssteuerung kann nur einer einzigen dieser Gefahren vorbeugen, nämlich verhindern, dass ein führerlos gewordener Zug ins Verderben rennt. Aber auch dieser Gefahr wird durch die Sicherheitssteuerung nur in einem beschränkten Masse vorgebeugt. Im einmännigen Betrieb verrichten viele Eisenbahner ihren Dienst mit Gewissensbeschwerden.

Von dem Beschluss der Internationalen Arbeitskonferenz, eine diesbezügliche Untersuchung vorzunehmen, wird mit Genugtuung Kenntnis genommen. Um nicht nur dem Buchstaben, sondern auch dem Geiste des Beschlusses nachzukommen, ist es erforderlich, dass die



Die Prager Tagung des Eisenbahnerbeirats.

Internationale Arbeitskonferenz sich erneut mit der Frage beschäftigt, und dies mit dem einzig möglichen Ziel: Verbot der einmännigen Besetzung von Eisenbahnlokomotiven und -Motorwagen aus verkehrssicherheitlichen Gründen.

Der Beirat appelliert an das Internationale Arbeitsamt, die Untersuchung in der noch vorhandenen Zeit vorzunehmen und abzuschliessen, damit die Angelegenheit auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz von 1930 gesetzt werden kann, was umso eher möglich ist, als das Internationale Arbeitsamt bereits über eine namhafte Dokumentation verfügt und das Untersuchungsgebiet nicht sehr ausgedehnt ist.

Das Sekretariat der I.T.F. wird beauftragt, dem Internationalen Arbeitsamt die sich aus den Beratungen ergebenden Fragen, über welche die Untersuchung sich erstrecken muss, zu unterbreiten und das Amt zu ersuchen, auch die massgebendsten Eisenbahnerorganisationen der Untersuchungsländer zu Rate zu ziehen.

Die angeschlossenen Organisationen werden aber auch darauf hingewiesen, dass der gewerkschaftliche und politische Druck auf die öffentlichen Behörden nicht erschlaffen darf, dass in Ermangelung amtlicher internationaler Beschlüsse auch nationale Lösungen geeignet sind, dem Streben der gesamten Eisenbahnerschaft nach Sicherheit für Gut und Blut der Reisenden und der Eisenbahner selbst zu dienen.

BEMERKUNGEN.

Die automatische Kuppelung in Australien.

Die Regierung des Staates Victoria hatte eine Kommission mit der Untersuchung des Transportproblems beauftragt. In dem Bericht der Kommission ist zu lesen:

„Die Kommissionsmitglieder sind von der Notwendigkeit der beschleunigten Einführung der automatischen Kuppelung überzeugt und folgende Faktoren sprechen für die Dringlichkeit dieser Arbeit:

a) Die gegenwärtig im Gebrauch befindliche Zugvorrichtung ist zu schwach für die steigende Zugbelastung, was zu häufigen Kuppelungsbrüchen führt;

b) Das Nebeneinanderbestehen von automatischen und Schraubenkuppelungen ist unwirtschaftlich und behindert ein ordentliches Arbeiten;

c) Während der Uebergangszeit müssen die Seitenpuffer neben der Mittelpufferkuppelung behalten werden, sie bilden aber eine Gefahr für die Rangierer und eine überflüssige tote Last;

d) Die Einführung der automatischen Kuppelung würde den Austausch von Fahrzeugen mit Süd-Australien erheblich erleichtern.

Es wird daher wärmstens empfohlen, so bald wie möglich Mittel bereitzustellen, damit die Ausrüstung der Wagen mit automatischer Kuppelung bedeutend schneller vorstatten geht.“

Automatische Feuertüröffner und Feuertürschliesser.

Die Gewerkschaft amerikanischer Lokomotivführer und die Gewerkschaft amerikanischer Lokomotivheizer und Maschinenwärter fordern seit Jahren die Vervollkommnung der Lokomotiven durch Anbringen automatischer Feuertüröffner und -schliesser. Dank ihrer Bemühungen, die dem Schutz von Leib und Leben der Lokomotivbediensteten dienen, ist dem Bundesverkehrsamt eine amtliche Empfehlung vorgelegt worden.

Gemäss dieser Empfehlung sollen alle Eisenbahngesellschaften verpflichtet werden, vor 1931 alle Lokomotiven mit einer automatischen Vorrichtung zum Öffnen und Schliessen der Feuertüren auszurüsten.

Das Bundesverkehrsamt ist von Gesetzes wegen mit Vollmachten ausgerüstet, um der Empfehlung stattzugeben. Das Organ der Gewerkschaft amerikanischer Lokomotivführer schreibt hierzu: „Wenn ein menschliches Leben von dem allmächtigen Dollar praktischen Schutz zu erwarten hat, dann wird das Amt dem Vorschlage zustimmen.“

Einrichtung des Führerstands.

Die belgischen Eisenbahnen bekommen neue

Lokomotiven. Das Organ des belgischen Eisenbahnverbandes schreibt hierzu:

„Das Personal will nicht über die Technik der neuen Lokomotiven diskutieren. Da jedoch die schwierigere Bedienung der Feuers zwangsläufig zu grösserer Ermüdung führt und angesichts der gesteigerten Ansprüche hinsichtlich der Regelmässigkeit, möchte das Personal ein Wort sagen zur Anrüstung dieser Lokomotiven.“

Das Personal fordert:

1. Anbringung je eines Sitzes für den Führer und den Heizer, um durch weitgehendste Einschränkung der stehenden Haltung den schädlichen Einwirkungen der Erschütterungen, namentlich den Krampfadern, vorzubeugen;
2. Anbringung eines Klapptisches zum Einnehmen der Mahlzeiten;
3. einen Schlüsselwärmer zur Zubereitung der Mahlzeiten;
4. einen beleuchteten Uhrständer;
5. einen soliden Vorhang, womit der Führerstand bei schlechtem Wetter abgeschlossen werden kann;
6. einen leicht lesbaren Geschwindigkeitsmesser;
7. elektrische Beleuchtung des Führerstandes und der Signallaternen;
8. ausreichende Aufbewahrungseinrichtungen für Kleidung, Nahrung und Geräte.

Diese Forderungen gelten nicht nur für die neu zu bauenden, sondern auch für die im Betrieb befindlichen Lokomotiven.“

Das norwegische Staatspersonal gewinnt einen Prozess.

Eine Anzahl Gewerkschaften hatten den norwegischen Staat wegen Wortbruch verklagt, als das Parlament Ende 1927 eine Lohnherabsetzung von 10% beschloss. Nach endlosen Terminverschiebungen ist das Urteil endlich am 4. Februar d. J. gefällt worden.

Das Gericht hat die Lohnherabsetzung als im Widerspruch zu früheren Versprechen stehend und ungültig erklärt. Der Staat wurde kostenfälliger zur Zahlung der seit dem 1. Januar 1928 einbehaltenen Lohnkürzungen mit Zinsen verurteilt.

Gute Nachricht aus dem Balkan.

Der Sekretär des rumänischen Hafnarbeiterverbandes schreibt uns:

„Am Sonntag den 3. Februar fand im Gebäude des Rumänischen Gewerkschaftsbundes in Bukarest, in welchem sich auch der Sitz des Rumänischen Hafen- und Transportarbeiterverbandes befindet, ein Eisenbahnerkongress statt. An demselben nahmen 27 Vertreter von 25 lokalen Organisationen teil.“

Die Debatten nahmen den ganzen Tag und die Nacht in Anspruch und endeten mit der Errichtung des „Allgemeinen Bundes der Eisenbahnergewerkschaften und -Vereine Ruminiens“. Die neue Organisation schliesst sich dem dem I.G.B. angehörenden Rumänischen Gewerkschaftsbund an.

Der Aufruf an die Eisenbahnerschaft, sich in der neuen Organisation zusammenzuschliessen, endet mit den Worten: „Hoch lebe die Amsterdamer Internationale!“

Wir sind der Ueberzeugung, dass binnen kurzem neben dem Rumänischen Hafen- und Transportarbeiterverbande eine weitere rumänische Gewerkschaft in den Reihen der I.T.F. stehen wird: der rumänische Eisenbahnverband!“

WIDER DEN FASZISMUS.

Unter dem Vorsitz von Henri Barbusse, dem Denker und Dichter, ist ein *Initiativ-Komitee für den Internationalen Antifaschisten-Kongress* gebildet worden. Dieses Komitee wendet sich jetzt mit einem flammenden Aufruf an die Kulturwelt, ohne Rücksicht auf politische oder Weltanschauungen, den Kampf gegen den Faschismus nicht nur in Italien, sondern auch in den Balkanländern, Polen usw. aufzunehmen. Durch eine internationale Aktion sollen die Ketten gelockert werden, mit denen faschistische Regierungen das geistige Leben gefesselt haben. Ein internationaler Kongress, der vom 8. bis 10. März in Berlin stattfindet, soll die Einleitung des Kampfes sein.

Barbusses Ruf hat auch in Deutschland ein Echo gefunden. Heinrich Mann, Ernst Toller, Magnus Hirschfeld und viele andere bekannte Männer haben sich für den Kongress eingesetzt und die Werbearbeit dafür einem Sekretariat (Berlin NO. 43, Neue Königstr. 80a) übertragen. Wenn auch ein solcher internationaler Kongress kein Staatswesen umstürzen kann, wird er doch das Gewissen der Welt wecken und die Schande herausstellen, die in der Duldung der Kulturschmach liegt.

(Der Deutsche Eisenbahner, 10. Febr. 1929).

STRASSEN BAHNEN

Kündigung des Tarifvertrages der deutschen Privatbahnen.

Durch Schreiben vom 14. Dezember 1928 hat der Arbeitgeberverband der deutschen Strassenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen die Tarifverträge zum 31. März gekündigt unter Berufung auf die ungünstige wirtschaftliche Lage und die sich immer stärker fühlbar machende Konkurrenz des Kraftverkehrs. Die Gewerkschaften antworteten am 19. Dezember, dass die Absicht, die Verträge zu kündigen, ihrerseits ebenfalls bestand, da die Arbeitnehmer die gegenwärtigen, ihnen durch die Schiedssprüche auferlegten Besoldungs- und Arbeitsbedingungen von Anfang an als unzulänglich ansahen und entschlossen waren, die erste sich bietende Gelegenheit zu ergreifen, um Verbesserungen zu erwirken. In dem Schreiben der Gewerkschaften ist ferner angeführt, dass bei der heutigen wirtschaftlichen Lage der Betriebe eine Verbesserung der Lage des Personals durchaus möglich ist. In einem zusätzlichen Schreiben fordert der Deutsche Verkehrsbund die Angleichung der Einkommens- und Arbeitsbedingungen an die der Reichseisenbahner und ferner eine Untersuchung über die tatsächliche Leistungsfähigkeit der Betriebe, die dem Beginn der eigentlichen Tarifverhandlungen vorzugehen hat.

Die Tarifverhandlungen sind auf den 5. und 6. Februar festgesetzt.

Lohnerhöhungen für die Strassenbahner von St. Louis (Vereinigte Staaten).

1500 Fahrer und Schaffner der Unternehmung *Illino's Traction System* haben eine Lohnerhöhung von 0.075 Dollar erhalten. Demzufolge betragen nunmehr die Löhne: 0,70 Dollar pro Stunde für Fahrer und Schaffner im Personenverkehr; 0,70 Dollar pro Stunde im Güterverkehr und 0,665 Dollar pro Stunde für Autobusfahrer im einmännigen Dienst.

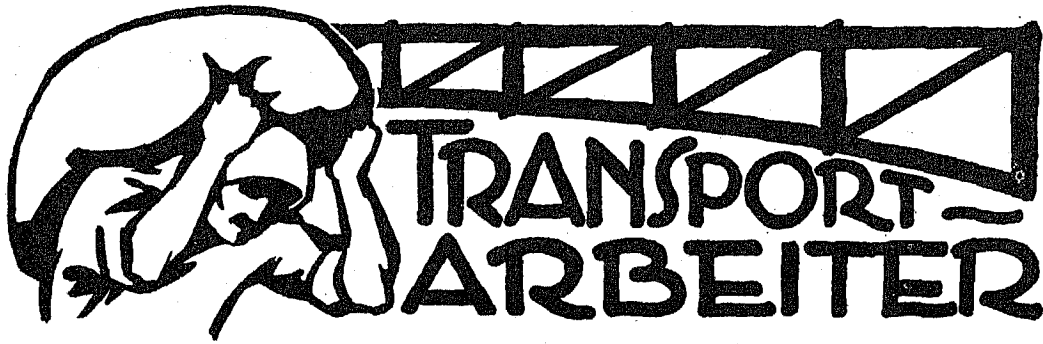


VAN OVEN
Den Haag
FAHNEN UND
ABZEICHEN



Lieferan
der I. T. F.
Bestellungen
sind an das
Sekretariat
der I. T. F.
zu richten.





Verschmelzung der Berliner Transportanstalten.

Das Problem des Zusammenwirkens der Transportmittel, das mit demjenigen des gegenseitigen Wettbewerbs der verschiedenen Transportmittel in engem Zusammenhang steht, ist eines der Probleme, mit denen sich die Öffentlichkeit beschäftigt und die eine dringende Lösung erheischen.

Die Arbeiterorganisationen haben unseres Erachtens die Pflicht, sich mit den das Allgemeininteresse berührenden Fragen der Vereinheitlichung des Transportwesens eingehend zu befassen. Des öfteren haben wir der Probleme Erwähnung getan, die infolge der durch den Kraftverkehr den Eisen- und Strassenbahnen verursachten Konkurrenz aufgetaucht sind. Auch auf unseren Kongressen haben wir uns damit beschäftigt und als Lösung stets eine Vereinigung der verschiedenen Verkehrsunternehmen in öffentlicher Hand empfohlen, eine Lösung, wodurch sowohl die Interessen der Arbeiterschaft als auch diejenigen der Allgemeinheit am besten gewahrt würden. Soweit es sich um städtisches Verkehrswesen handelt, steht es bei den Gemeinden, die Initiative zu ergreifen. Ein Beispiel, das unsere volle Aufmerksamkeit verdient, hat uns erst kürzlich die Stadt Berlin gegeben und gerade jetzt ist auch in London die Frage der Verkehrsvereinheitlichung von aktueller Bedeutung. Vor ähnliche Probleme werden sich angesichts der gewaltigen Zunahme des Grosstadtverkehrs auch noch andere Gemeinden notwendigerweise gestellt sehen. Wir werden die Entwicklung der Dinge aufmerksam verfolgen und nicht verfehlen, unsere Leser je nachdem Lösungen für die Verkehrsfragen gefunden werden, davon zu unterrichten.

Die Berliner Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung vom 13. November v. J. mit starker Mehrheit — gegen die Stimmen der Kommunisten — eine Magistratsvorlage über die Zusammenlegung der drei öffentlichen Verkehrsbetriebe zu einem einheitlichen Verkehrsunternehmen, der Berliner Verkehrs-A. G., angenommen.

Der erste Schritt dazu ist im Laufe des Jahres 1927 unternommen worden, wo eine Interessengemeinschaft zwischen den drei fraglichen Verkehrsanstalten, der „Berliner Strassenbahnbetriebs-G. m. b. H.“, der „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin“ und der „Allgemeinen Berliner Omnibus-

Aktien-Gesellschaft“ (Aboag) zustande kam. In der Praxis hat sich diese Interessengemeinschaft durch Einführung eines 20 Pf.-Einheitstarifes mit allgemeiner Umsteigeberechtigung ausgewirkt. Die Vereinheitlichung fand ihren Abschluss mit der Abschaffung der 3. Klasse bei der Hoch- und Untergrundbahn, wonach es bei allen städtischen Transportanstalten nur noch eine Einheitsklasse gab. (Es sei hier noch bemerkt, dass die erwähnte Zusammenlegung der Verkehrsunternehmen nicht die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen umfasst, obgleich man auch dort eine gewisse Einheitlichkeit der Tarife anstrebt und man die Möglichkeit ins Auge gefasst hat, mit den Fahrkarten die Umsteigeberechtigung auf die anderen öffentlichen Transportmittel zu verbinden).

Um die Tragweite des von der Stadt Berlin gefassten Beschlusses besser ermessen zu können, sind hier zweifelsohne einige Worte über die Art und Bedeutung der drei jetzt miteinander verschmolzenen Unternehmungen am Platze.

Die Berliner Strassenbahngesellschaft genannt „Grosse Berliner Strassenbahn“, ist aus der Vereinigung mehrerer privatkapitalistischer Strassenbahnen hervorgegangen und wurde nach dem Krieg von der Stadt Berlin in städtische Betriebsführung übernommen. Etwas später, im Jahre 1923, wurde die Gesellschaft umgebildet in eine „Berliner Strassenbahn-Betriebs-G. m. b. H.“ mit nur städtischem Kapital.

Die „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin“ ist eine privatkapitalistische Gesellschaft auf Aktien, mit einem Aktienkapital von 175 244 000 Mark. Dazu kommt eine im Jahre 1926 in Amerika aufgenommene Anleihe in Höhe von 15 Millionen Pfund Sterling. Die Mehrheit der Aktien ist im Besitze der Stadt Berlin.

Das selbe trifft auf die „Allgemeine Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft“ zu, deren Stamm- und Vorzugsaktienkapital 8 400 000 Mark beträgt. Auch hiervon besitzt die Stadt Berlin eine Mehrheit.

Die Sozialdemokraten im Stadtparlament hielten die Interessengemeinschaft nicht für ausreichend, um einen rationalen Betrieb der öffentlichen Berliner Transportunternehmen sicherzustellen; sie strebten daher eine noch engere Zu-

sammenarbeit an, wodurch das gesamte Verkehrsnetz wirtschaftlicher gestaltet, die Fahrpläne gewisser Linien zur Vermeidung unnötiger Konkurrenz geändert, die gesamte Bevölkerung von den Verkehrseinrichtungen bedient, eine wirksame Kontrolle durch die öffentliche Hand durchgeführt und schliesslich die Betriebsüberschüsse der drei Unternehmen gemeinsam zur Deckung der allgemeinen Betriebsunkosten verwendet werden sollten.

Nun musste noch ein Modus gefunden werden, um die gewünschte Vereinheitlichung der Verkehrsanstalten zu vollziehen. Am einfachsten wäre gewesen, die Hochbahn und die „Aboag“ zu kommunalisieren, doch dem standen im Falle der Hochbahn die amerikanischen Anleihebedingungen entgegen. Nach den betreffenden Bestimmungen war es ihr verboten, sich mit anderen Körperschaften als *Gesellschaften* zu vereinigen oder zu verschmelzen. Man war deshalb gezwungen, von der direkten Kommunalisierung abzusehen und eine neue Gesellschaft zu gründen.

Die Stadt hat nun zunächst sämtliche, sich noch in Privatbesitz befindlichen Aktien aufgekauft und den Aktieninhabern dafür städtische Obligationen gegeben. Die Gründung der Berliner Verkehrs-A. G. erfolgt durch die Auflösung der drei bisherigen Gesellschaften, die ihre Bahneinheiten und Kapitalien in die Gesellschaft einbringen. Diese besitzt ein Aktienkapital von 400 Millionen Mark und stellt das grösste kommunale Unternehmen der Welt und die grösste Verkehrsgesellschaft auf dem europäischen Kontinent dar. Der Aufsichtsrat setzt sich aus 12 Mitgliedern zusammen, wovon 4 der Magistrat und 8 das Stadtverordnetenkollegium entsenden. Er hat u. a. die Befugnis, die Erweiterung des Verkehrsnetzes und den Neubau von Linien zu beschliessen sowie die Löhne und Gehälter des Personals und die Bedingungen betr. Anstellung, Beförderung und Entlassung zu regeln.

Durch die Schaffung der neuen Gesellschaft werden eine Reihe von Rationalisierungs- und Einsparungsmassnahmen ermöglicht (so u. a. eine Steuerersparnis von 5 Millionen Mark, welche die Hoch- und Untergrundbahn und die „Aboag“ zu zahlen hatten, weil deren Aktien nicht restlos in Händen der Stadt Berlin waren).

Die Rationalisierung darf aber nicht auf Kosten des Personals erfolgen. Der Ausschuss des Stadtverordnetenkollegiums, welcher den unverändert angenommenen Verschmelzungsplan ausgearbeitet hat, empfahl in einer Entschliessung dem Aufsichtsrat der neuen Gesellschaft, die alten sozialen Einrichtungen für die Angestellten und Arbeiter, wie die Kranken- und Pensionskasse, aufzulösen und die Mitglieder in die bestehende Betriebskasse der Stadt überzuführen. Die Sozialdemokraten im Stadtverordnetenkollegium und in den verschiedenen Verwaltungs-

körperschaften der Stadt werden sich für eine möglichst günstige Regelung der Lohn- und sonstigen Arbeitsverhältnisse des Personals der neuen Gesellschaft einsetzen.

Uebrigens hat sich auch das Personal damit beschäftigt. In einer grossen, zum 29. Oktober v. J. von den in Betracht kommenden Gewerkschaften einberufenen Versammlung, die von über 1000 Angestellten besucht war, wurde gegen eine Stimme eine Resolution angenom-

men, in der das Personal seine Befriedigung über die Zusammenlegung der Verkehrsunternehmungen zu einer Gesellschaft in kommunalem Besitz ausspricht und der Erwartung Ausdruck gibt, dass dadurch eine Verbesserung der Berliner Verkehrsverhältnisse im Interesse der Gesamtbevölkerung herbeigeführt wird.

An Hand nachstehender Zahlen kann man sich ein Bild von der Bedeutung der bisherigen drei Verkehrsunternehmen machen :

	Länge des Netzes Km.	Fahrzeugpark	Personalbestand	Zahl der beförderten Personen i. J. 1927 (Mill.)	Personenkilometer i. J. 1927 (Mill.)	Einnahmen i. J. 1927 (Mill. Mark)
Strassenbahn . . .	615	1 879 Motorwagen . . 1 760 Anhänger . . .				
		3 639	14 102	825,9	4,215	115,9
Hoch- und Untergrundbahn . . .	56,2	406 Motorwagen . . 435 Anhänger . . .				
		841	6 408	222,5	1,224	32,5
„Aboag“	311	600 Omnibusse . . .	4 165	156,7	784	28,3
Insgesamt	982,2	5 080 Fahrzeuge . . .	24 675	1 205,1	6,223	176,7

Demnach wurden von den drei Unternehmen im Jahre 1927 insgesamt 1 205 100 000 Personen befördert, d. s. durchschnittlich 3 300 000 Personen im Tag. Die Aufstellung zeigt ferner, dass die

Strassenbahn den stärksten Verkehr aufzuweisen hat und ihre Einnahmen ungefähr das Doppelte von dem betragen, was die beiden anderen Transportmittel zusammen aufbringen.

Bei den Hafnarbeitern in Nordafrika.

(III.)

Während Algerien, wie in meinem vorigen Artikel dargelegt, ein Stück Frankreichs ist, stellt das Land Tunis einen „selbständigen“ Staat unter französischem Protektorat dar, was besagen will, dass ein eigener Fürst, der Bei, eine Scheinherrschaft ausübt, die wirkliche Macht aber in Händen des von der französischen Regierung ernannten und aus Frankreich gesandten Vizekönigs oder Statthalters, in diesem Falle Generalresident genannt, liegt.

Für die inländische Bevölkerung macht dies wenig Unterschied. In Wirklichkeit gleichen die Verhältnisse, in denen das tunesische Proletariat lebt, denjenigen, unter welchen die algerischen Arbeiter sich abrackern, wie ein Tropfen schmutzigen Wassers einem anderen schmutzigen Tropfen gleicht. Wie Algerien lebt auch Tunis so gut wie ausschliesslich von seiner Landwirtschaft. Wie in Algerien sind auch hier die wichtigsten Produkte : Wein, Getreide und Olivenöl. Wie in Algerien ist auch in Tunis Grund und Boden in Händen einer kleinen Anzahl europäischer und einheimischer Grossgrundbesitzer und wie in Algerien ist auch in Tunis die arabische Bevölkerung ein williges und brauchbares Aus-

beutungsobjekt. Und wie in Algerien hat auch in Tunis der Eingeborene kein Wahlrecht, weil er kein französischer Staatsbürger ist. Der Unterschied besteht, da sein Land nicht ein Stück der unteilbaren französischen Republik sondern nur ein französisches Protektorat ist, einzig und allein darin, dass er nicht unter die französischen Gesetze fällt und demgemäss auch das französische Gewerkschaftsgesetz vom Jahre 1884 für Tunis keine Gültigkeit hat, was für das tunesische Proletariat, wie ich noch darzutun werde, ein nicht unbedeutender Faktor ist.

Die Ausfuhrhäfen von Tunis sind : die Hauptstadt Tunis, ferner Sfax und Sousse mit insgesamt ca. 2500 Hafnarbeitern, alle ohne Ausnahme Araber, wie in Algerien. Auch hier in Tunis ist der Arbeitstag der Hafnarbeiter von achtstündiger Dauer und aus dem, was ich sah und hörte, gewann ich den Eindruck, dass er besser eingehalten wird als in Algerien, obwohl die französischen Gesetze in Tunis nicht in Kraft sind. Dem steht gegenüber, dass die tunesische Gewerkschaftsbewegung etwas mehr zu bedeuten hat als die algerische, trotzdem, oder vielleicht gerade weil die

französische Gesetzgebung die Eingeborenen nicht „schützt.“ Darüber nachher mehr.

Der Lohn der Hafnarbeiter beträgt sowohl in Tunis als in Sfax und Sousse Fr. 21.— im Tag.

Wir hatten Gelegenheit, zu den Hafnarbeitern von Tunis und Sfax in zwei grossen, stark besuchten Versammlungen zu sprechen und ich traf bei ihnen einen Geist und eine Stimmung an, wie man sie sich nur wünschen kann. Neue Gewerkschaften brauchten nicht gegründet zu werden, da die Hafnarbeiter sowohl in Tunis als in Sfax und Sousse bereits organisiert waren. In Tunis zählt die Organisation 869 Mitglieder, während die Mitgliederzahl in Sfax und Sousse — am letzteren Orte konnte die angekündigte Versammlung wegen eines Missverständnisses nicht abgehalten werden — insgesamt ca. 450 Mann beträgt.

Auch hier wieder können diese Araber ihren Kameraden in dem sie „schützenden“ Mutterlande zum Vorbild dienen. Man stelle nur der Tatsache, dass in Tunis eine Hafnarbeiter-Organisation mit 869 Mitgliedern, d. s. nahezu 50% der Gesamtzahl der Beschäftigten, besteht, die Tatsache gegenüber, dass z. B. in Bordeaux zurzeit der Streikerklärung im September v. J. von den 2 500 Mann nur ca. 300 organisiert waren. Und wie in Algerien bezahlen auch die Docker in Tunis, wiewohl ihre Löhne bedeutend niedriger sind als die der französischen Hafnarbeiter, einen höheren Beitrag als diese, nämlich Fr. 5.— im Monat. Ein interessanter Beweis für das Zusammengehörigkeitsgefühl, die Disziplin und Solidarität der Hafnarbeiter von Tunis ist ferner in dem Umstand zu erblicken, dass sie turnusmässig arbeiten, d. h. dass sie die vorhandene Arbeit möglichst gleichmässig unter sich verteilen. Nicht weniger interessant ist, dass Pläne zur Errichtung einer Genossenschaft bestehen, wodurch die Arbeiter versuchen werden, alle Mittelspersonen zwischen ihnen und den Reedern auszuschalten.

Zweifelsohne können die Hafnarbeiter in Tunis von ihren Kameraden in den verschiedenen europäischen Ländern noch manches lernen. Andererseits will es mir aber scheinen, dass der sonst unentwickelte arabische Docker in den tunesischen Häfen was Solidarität und Disziplin anbetrifft, manchem Arbeiter in den Häfen der europäischen Länder den Text lesen könnte.

EDO FIMMEN.

Empfohlene Hotels und Restaurants.

American Hotel,
Amsterdam.

Erstklassiges Hotel, Restaurant
und Café.

Lage im Zentrum der Stadt.
Versammlungslokale usw.
Mässige Preise.

HAFENARBEITER.

Sitzung des Beirats der Hafentarbeiter-Sektion vom 10. und 11. Februar 1929 in Amsterdam.

Unter dem Vorsitz des Genossen Bevin (England) hielt der Beirat der Hafentarbeiter-Sektion am 10. und 11. Februar in Amsterdam eine Sitzung ab, an der Vertreter der Hafentarbeiterverbände Englands, Irlands, Deutschlands, Hollands, Belgiens, Schwedens, Norwegens und Finnlands teilnahmen. Verhindert, Delegierte zu entsenden, waren die Hafentarbeiterorganisationen von Frankreich, Rumänien und Dänemark. Es wurde eingehend beraten über die von der I.T.F. und deren Mitgliedsverbänden zu treffenden Massnahmen im Hinblick auf die im Juni dieses Jahres in Genf abzuhaltende Internationale Konferenz, die sich mit der Schaffung einer internationalen Schutzgesetzgebung für die Hafentarbeiter zu befassen haben wird. Die Konferenz legte nach Entgegennahme der Berichte der anwesenden Delegierten ihre Auffassungen in nachstehenden Entschliessungen nieder:

I.

Entschliessung betreffend die Propaganda für eine internationale Hafentarbeiter-Schutzgesetzgebung.

Die Konferenz des Hafentarbeiter-Beirats der I.T.F. fordert, nachdem sie die Ausführungen der Vertreter der angeschlossenen Verbände über die Auswirkung ihrer Propaganda in den verschiedenen Ländern zur Kenntnis genommen hat, alle Transportarbeiterverbände auf, fortzuführen in ihren Bemühungen zur Verwirklichung eines zweckentsprechenden Übereinkommens, das von allen Ländern ratifiziert werden soll, die den von der I.T.F. geforderten notwendigen Schutz der Hafentarbeiter gegen Krankheit und Unfall gewähren.

II.

Entschliessung betreffend die Entsendung von Delegationen zur Internationalen Arbeitskonferenz.

Der Hafentarbeiter-Beirat der I.T.F. fordert im Hinblick auf die grosse Wichtigkeit des auf der Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf vom Jahre 1929 stehenden Gegenstandes betr. Übereinkommen zum Schutze der Hafentarbeiter alle angeschlossenen Verbände auf, der Angelegenheit weiterhin Aufmerksamkeit zu schenken und sie mit ihren gewerkschaftlichen Landeszentralen zu besprechen, damit die Delegationen so zusammengestellt werden, dass eine möglichst starke Vertretung der Hafentarbeiter auf dieser Konferenz gesichert ist.

Beschlossen wurde ferner, in den verschiedenen Ländern eine weitgehende Untersuchung über die Arbeitsbedingungen der Hafentarbeiter einzuleiten, deren Ergebnis bei den bevorstehenden Kämpfen den Hafentarbeitern für die Verbesserung ihrer Lebenslage als Basis dienen wird.

Die Vertreter des finnischen Hafentar-

arbeiter-Verbandes und der interskandinavischen Transportarbeiter-Föderation schilderten die durch den seit Juni vorigen Jahres dauernden Hafentarbeiterstreik entstandene Lage. Durch die finanzielle Unterstützung, welche den finnischen Hafentarbeitern vor allem seitens ihrer skandinavischen Bruderverbände zuteil wird, ist nicht nur die Unterstützung der finnischen Hafentarbeiter während des Winters sichergestellt, sondern auch die Möglichkeit gegeben, den Kampf im kommenden Frühjahr wieder energisch aufzunehmen. Ein weiterer Beschluss geht dahin, dass sich das Sekretariat in einem Rundschreiben von neuem an die angeschlossenen Verbände wenden soll, worin die Lage in Finnland ausführlich dargelegt und an diese Organisationen nochmals die Bitte gerichtet wird, die finnischen Hafentarbeiter mit allen zu Gebote stehenden Mitteln in ihrem Kampfe zu unterstützen. Die Konferenz ernannte eine Kommission, die ausser dem Generalsekretär der I.T.F. aus je einem Vertreter der deutschen, der englischen und der skandinavischen Hafentarbeiterverbände bestehen wird. Dieser Kommission wurde die Aufgabe zugewiesen, nach Eingang der Berichte der angeschlossenen Organisationen die zur Unterstützung der finnischen Hafentarbeiter zu treffenden weiteren Massnahmen zu bestimmen.



ENGLAND.

Kostenaufwand der Krankenanstalten (freiwillige Krankenpflege), verursacht durch Autounfälle. Diesen Krankenanstalten kam im Jahre 1928 die Verpflegung von 26 000 Anstalts-Patienten und 39 000 zuhause behandelten, durch Autounfälle verletzten Personen auf £ 230 000 zu stehen, wovon ihnen von Versicherungsgesellschaften und den Patienten selbst nur £ 26 000 ersetzt wurden. Dies bedeutet eine ganz beträchtliche Sonderbelastung von Wohlfahrtsanstalten, die sowieso stets mit grössten finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Immer dringender wird deshalb die Forderung erhoben, dass die Automobilisten für derartige von ihnen verursachte Schäden gerade so aufkommen wie für den auf sie entfallenden Anteil an der Wegeunterhaltung.

Einheitliches Strassenverkehrssystem. 70 Besitzer von Gesellschafts-(Aussichts-)wagen und Land-Omnibussen haben sich in London zu einer *British Motor-Coach Service Association* zusammengeschlossen, um ein einheitliches Strassenverkehrssystem über ganz England zu schaffen. Hauptziel ist die Wahrung der gemeinsamen Interessen. Für London und alle Teile des Landes sind Kraftwagenstationen geplant, die auch dem Umsteigeverkehr dienen sollen. Ferner wird eine Revision der als ungerecht und unsinnig betrachteten Bestimmung über die höchste Fahrgeschwindigkeit — 20 Meilen pro Stunde — angestrebt.

Omnibusverkehr der Eisenbahnen. Die *London and North Eastern Railway* beabsichtigt, nach Einholung der staatlichen Genehmigung 100 Omnibusse, die von Newcastle aus nach umliegenden Dörfern eine Verbindung schaffen sollen, in den Verkehr zu bringen.

HOLLAND.

Aus der holländischen Kraftfahrerbewegung. Nach Verhandlungen mit den Unternehmern und Chauffeuren einerseits und der Gemeinde *Haag* andererseits wurden die Taxameterfahrertarife herabgesetzt. Die Unternehmer erklärten sich damit nur unter der Bedingung einverstanden, dass die Gemeinde mitthilfe, den Kraftdroschkenbetrieb populär zu machen. Dies wirkte sich u. a. aus in einer Reihe von Vorschriften der Verkehrspolizei für die Fahrer, die sich in einer Versammlung gegen die fortwährende scharfe polizeiliche Kontrolle aussprachen und beschlossen, am 1. Februar in einen Proteststreik zu treten. Nach eintägigem Streik wurde die Arbeit wieder aufgenommen, um den Weg für neue Verhandlungen mit den Arbeitgebern und der Gemeinde zu ebnen. 200 Chauffeure sind an der Bewegung beteiligt.

DEUTSCHLAND.

Festlohn im Berliner Kraftdroschkengewerbe. Nachdem im letzten Jahre der lang er kämpfte Einheitstarif im Kraftdroschkengewerbe eingeführt worden war, griff der Deutsche Verkehrsverband auf seine alte Forderung zurück und versuchte, einen Mindestgarantielohn von RM. 54.— für sechs gefahrene Schichten durchzusetzen. Zu einer Vereinbarung kam es jedoch erst vor dem *Schlichtungsausschuss*, deren wesentlichste Bestimmung die ist, dass jedem Fahrer für jede Schicht im Durchschnitt von zwei Wochen gerechnet ein Mindestlohn von M. 8.— garantiert wird. Reparatur- und Instandsetzungsarbeiten werden mit RM. 1.— pro Stunde vergütet. Damit ist dem unsinnigen Prozentsystem eine Schranke gesetzt worden. Das Lohnabkommen sieht ferner für jede Schicht einen festen Lohn von RM. 2.50 vor nebst einem Anteil von 25% an der Bruttoeinnahme.

OESTERREICH.

Arbeitsvertrag für die Bediensteten im Autobetrieb der Stadt Wien. Der nach langwierigen Verhandlungen für diese Arbeiter abgeschlossene Vertrag sieht eine durchschnittliche Arbeitszeit von 8 Stunden täglich vor; Ueberstunden können gefordert werden, doch darf auf den einzelnen Bediensteten nur eine Ueberstunde täglich entfallen. Das monatliche Gehalt beträgt für Schaffner, Chauffeure und Kartenverkäufer 251 bis 330 S. Bei Ueberstunden wird auf den normalen Stundenlohn ein Aufschlag von 50% gewährt. Chauffeure und Schaffner erhalten für jeden gefahrenen km 1 Groschen Kilometergeld. Jedem Bediensteten ist an einem bestimmten Tage in der Woche freizugeben. Die nächtliche Ruhepause muss mindestens acht Stunden betragen. Der Vertrag enthält ferner Bestimmungen über jährlichen Urlaub mit Urlaubszuschuss, eine Weihnachtsremuneration in Höhe eines halben Monatsgehältes, Krankenlohn, Dienstkleidung etc. Die Einkommensteuer wird vom Unternehmen getragen. Auf Grund einer besonderen Dienstordnung erwerben die Bediensteten nach gewisser Dienstzeit Ansprüche auf Pension; beim Ableben erhalten die Hinterbliebenen einen Krankheits- und Begräbniskostenbeitrag in Höhe von drei Monatsgehältern.

TSCHECHOSLOWAKEI.

1929, ein Jubiläumsjahr für die Kraftfahrer. Der Verband der Kraftwagenfahrer in der Tschechoslowakei kann auf eine zehnjährige Tätigkeit zurückblicken. Es ist ihm in dieser Zeit gelungen, mehr als 80 Ortsgruppen zu errichten und über 7 000 Berufskraftfahrer um sich zu scharen. Die allmonatlich in tschechischer und deutscher Sprache veröffentlichte Zeitschrift beweist, dass es die Organisation auch an der Aufklärung und Erziehung der Mitglieder nicht fehlen lässt.

Gründung einer Reichssektion für Kraftfahrer im tschechoslowakischen Transportarbeiterverband. Die von diesem Verband einberufene erste Reichskonferenz der Chauffeure, die sich u. a. mit den Forderungen der Kraftfahrer und der Frage einer planmässigen Agitation unter dieser Berufsgruppe befasste, beschloss die Gründung einer Reichssektion für Kraftfahrer.