



# PRESSEBERICHT

11

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 3

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.).

Amsterdam, den 10. Februar 1927

## Sitzung des Exekutivkomitees der I.T.F.

Am 31. Januar und 1. Februar fand in dem neuen Heim des Holländischen Eisenbahnerverbandes eine Sitzung des Exekutivkomitees der I.T.F. statt, der sämtliche Mitglieder dieser Körperschaft beiwohnten.

Seitens des Sekretariats lag ein ausführlicher Bericht über die seit dem Pariser Kongress verrichtete Tätigkeit vor, dessen Behandlung den ganzen ersten Sitzungstag in Anspruch nahm. Mit Befriedigung wurde von der Mitteilung Kenntnis genommen, dass sich der Britisch-Indische Seemannsverband (30 000 Mitglieder), der Bengalische Seemannsverband (20 000 Mitglieder) und der Polnische Kraftfahrerverband mit 1800 Mitgliedern der I.T.F. angeschlossen haben und dass mit dem baldigen Anschluss des Australischen Eisenbahnerverbandes mit rund 50 000 Mitgliedern gerechnet werden darf. Ferner ging aus dem Bericht hervor, dass dem französischen Hafenarbeiterverband zugunsten des Streiks in Dünkirchen seitens der I.T.F. 83 500 Franken übermittelt worden sind, während für den Englischen Transportarbeiterverband durch die Organisationen der I.T.F. ein Darlehen im Betrage von £ 27 668 (rund 550 000 Mark) aufgebracht worden ist. Die Sammlung zur Unterstützung der Transportarbeitergewerkschaften Italiens ergab einen Betrag von 8500 Gulden, doch wurde die weitere Tätigkeit der I.T.F. in Italien durch die Zerstörung ihres Römischen Büros unmöglich gemacht.

Der zweite Sitzungstag war in der Hauptsache der Ausführung der Pariser Kongressbeschlüsse gewidmet. Auf Antrag des Sekretariats wurde beschlossen, im Laufe des Jahres 1927 eine Sonderkonferenz der Kraftfahrer und eine solche der Strassenbahner abzuhalten. Ausserdem soll zum 21. und 22. Februar eine Sitzung des Seeleutebeirats am Sitz des Sekretariats und zum 27. und 28. Februar eine Sitzung des neu errichteten Hafenarbeiterbeirats einberufen werden. Als Tagungsort für letztere Konferenz ist Rotterdam vorgesehen. Ferner wurde das Sekretariat beauftragt, der in diesem Jahre stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz einen Bericht vorzulegen, in dem die Klagen und Beschwerden verschiedener angeschlossener Organisationen über die Vorenthaltung des Koalitionsrechtes zusammengefasst sind. Ein weiterer Beschluss betrifft die Durchführung einer Untersuchung über die Auswirkungen der Dawesregelung auf die Anstellungs- und Arbeitsverhältnisse des deutschen Reichsbahnpersonals, da der I.G.B. dem seitens der I.T.F. gestellten Antrag, eine allgemeine Untersuchung über die Folgen des Dawesplanes durchzuführen, nicht entsprochen hat.

Als Vertreter zum Verbandstag der Transportarbeitergewerkschaft Ungarns wurde Koll. J. Döring angewiesen. Dem im August in Paris stattfindenden Internationalen Gewerkschaftskongress sollen als Delegierte der I.T.F. die Kollegen C.T. Cramp, M. Bidegaray und Edo Fimmen beiwohnen. Ferner erhielt der Vorsitzende der I.T.F., C.T. Cramp, Auftrag, gelegentlich einer Reise nach Nordamerika Fühlung mit den dortigen Verkehrs- und Transportarbeiterorganisationen zu nehmen.

Zur Untersuchung der auf dem Pariser Kongress gegen den Generalsekretär erhobenen Beschuldigung wurde eine Kommission, bestehend aus dem Präsidenten und den Mitgliedern des holländischen Büro, eingesetzt. Die in Frage kommenden Organisationen sollen

aufgefordert werden, ihre Beschwerden schriftlich zu formulieren und diese zu belegen. Auf Grund dieser Unterlagen ist dann ein Bericht fertigzustellen, der der nächsten Generalrats-Sitzung unterbreitet werden wird.

U.a. besprach das Exekutivkomitee auch die englischen Truppensendungen nach China und fasste hierzu folgende Resolution:

"Das Exekutivkomitee der I.T.F. begrüsst die von der britischen Arbeiterbewegung eingeleitete Protestaktion gegen die herausfordernden militärischen Vorbereitungen, die sehr leicht zu einem Kriegsausbruch im fernen Osten führen können.

Es spricht den für nationale Einheit und höheren Lebensstandard kämpfenden chinesischen Arbeitern seine Sympathie aus, in der Ueberzeugung, dass die Arbeitsbedingungen in den Ländern des Westens durch die Konkurrenz der billigen Arbeitskräfte im Osten beeinträchtigt werden

Es dringt bei den chinesischen Führern darauf an, keinen Vorwand zur Anwendung von Gewalt zu geben, wo eine friedliche Lösung auf der Grundlage der internationalen Gerechtigkeit, d.h. des Selbstbestimmungsrechtes möglich ist, und appelliert an alle angeschlossenen Organisationen die Vorgänge genau zu verfolgen und gegebenenfalls unter Einsatz ihrer ganzen Kraft die Gefahr eines Krieges abzuwenden, der den internationalen Kapitalismus stärken und die internationale Arbeiterklasse schwächen würde. "

(x/

#### Eisenbahner.

Die Frage des Teuerungszuschlages für die englische Eisenbahnerschaft. (ITF) Gemäss dem im Dezember 1925 gefällten Ausspruch des National Wages Board, sollte solchem Personal, das ab 1. Februar 1926 neu bei den Eisenbahnen in Dienst tritt, bzw. aus den Reihen der Jugendlichen zu den Erwachsenen aufsteigt, der sogenannte Kriegs- und Teuerungsbonus nicht zustehen. Nunmehr haben der englische Eisenbahnerverband sowie der Verband der Eisenbahnkanzlisten beim Central Wages Board beantragt, diese Bestimmungen derart zu ändern, dass sie nur für eine Periode von 12 Monaten von der Anstellung an Gültigkeit besitzt und dass nach Ablauf diese Periode die betreffenden Bediensteten Anspruch auf die Zulage erhalten. Der Central Wages Board, der paritätisch aus Vertretern der Eisenbahnerverbände und der Eisenbahngesellschaften zusammengesetzt ist, hat zu dem Antrag der Gewerkschaften am 1. Februar 1927 Stellung genommen und diesem die Zustimmung versagt. Wahrscheinlich wird die Frage nun dem National Wages Board unterbreitet werden, dem ausser den wirtschaftlichen Organisationen der Eisenbahnindustrie auch Vertreter anderer Industrien angehören.

(Der Kriegs- und Teuerungsbonus schwankt zwischen 1 bis 8 shilling die Woche. Die Gewerkschaften haben wiederholt dessen Abschaffung unter entsprechender Erhöhung der Grundlöhne gefordert.)

#### Bevorstehende Neuregelung der Eisenbahnerlöhne in Belgien.

(ITF) Ende Januar trat die Gemischte Kommission der neu errichteten "Nationalen Eisenbahngesellschaft", die nunmehr die früheren Staatsbahnen betreibt, zusammen, um die Vorschläge des Verwaltungsrates über die Neuregelung der Gehälter und Löhne entgegenzunehmen.

(x/ Die nächste Sitzung des Generalrats soll voraussichtlich im Juli ds. Js. stattfinden und zwar in dem neuen Verbandsheim des Holländischen Transportarbeiterbundes.

Ausserdem wurden noch Angelegenheiten mehr internen Charakters besprochen.

Seitens eines Vertreters des Verwaltungsrates wurde erklärt, dass infolge der noch unsicheren wirtschaftlichen Lage eine endgültige Neuregelung noch nicht ins Auge gefasst werden könne und dass die Vorschläge des Verwaltungsrates nur einen vorläufigen Charakter hätten.

Die Vorschläge selbst sehen einen festen und einen beweglichen, sich mit dem Teuerungsindex verändernden Teil des Lohnes bzw. Gehalts vor.

Die Vertreter des Personals gaben in der Sitzung die Erklärung ab, dass sie erst die praktischen Auswirkungen der vorgeschlagenen Regelung prüfen und sich ihre endgültige Stellungnahme vorbehalten müssten.

Wie aus einem später im Verbandsorgan veröffentlichten Artikel hervorgeht, ist der Vorstand der Meinung, dass die Vorschläge unannehmbar sind, weil sie für mehr als 30 000 Bedienstete keinerlei Erhöhung ihrer Bezüge zur Folge haben.

Die endgültige Lösung der Lohnfrage bei den Belgischen Eisenbahnen steht in einem engen Zusammenhang mit der geplanten Neuregelung der Gehälter für das Personal in Staatsdiensten. Auch die hierfür seitens der Regierung gemachten Vorschläge haben starke Unzufriedenheit unter den beteiligten Gewerkschaften ausgelöst.

Die Eisenbahner in Danzig sollen polnisch lernen. (ITF) Die polnische Eisenbahndirektion hat eine Verfügung erlassen, wonach alle Eisenbahnbediensteten im Gebiet der Freien Stadt Danzig, die in Ausübung ihres Dienstes mit dem Publikum in Berührung kommen, bis zum 1. Januar 1928 der polnischen Sprache derart mächtig sein müssen, dass sie sich hierin mündlich verständigen können. Für die übrigen Bediensteten ist die Erlernungsfrist bis 1. Juli 1928 ausgedehnt, während das Personal des Innendienstes bis 1. Januar 1929 nachweisen muss, dass es zum schriftlichen Gebrauch der polnischen Sprache fähig ist.

Der Senat der Freien Stadt Danzig hat gegen diese Verfügung Protest erhoben und die Entscheidung des Völkerbundskommissars angerufen. In der Begründung wird u. a. darauf hingewiesen, dass das Vorgehen der polnischen Eisenbahndirektion früheren Entscheidungen des Völkerbundskommissars widerspreche, da in 1921 ausdrücklich festgestellt worden sei, dass die Kenntnis der polnischen Sprache nur in Ausnahmefällen verpflichtend ist und nur von solchem Personal gefordert werden könne, das nach dem 1. Dezember 1921 angestellt wird.

Die Eisenbahndirektion Finnlands gegen den Achtstundentag. (ITF) Ende vorigen Jahres ersuchte das finnische Sozialministerium die Eisenbahndirektion Finnlands um Ausarbeitung eines Vorschlages betr. die Durchführung des Gesetzes über den Achtstundentag und um Bezifferung der hierdurch entstehenden höheren Lohnkosten. Nunmehr hat die Eisenbahndirektion diesem Ersuchen entsprochen und eine Aufstellung vorgelegt, in der nachgewiesen wird, dass sich die Mehrkosten auf etwa 15 Millionen Mark belaufen, wovon mehr als 11 Millionen Mark allein auf die Abteilung Verkehr entfallen sollen. Auf Grund dieser Berechnungen erklärt die Eisenbahndirektion, dass die Einführung des Achtstundentages auf den Eisenbahnen Finnlands finanziell nicht tragbar ist, es sei denn, dass das Gesetz elastischer gestaltet werde. Zu diesem Zwecke schlägt die Direktion u. a. vor: Bemessung der Arbeitszeit nach der Art und dem Intensitätsgrad der verschiedenen Arbeiten, Verlängerung der Zeitabschnitte, über die die Arbeitszeit zu verteilen ist, auf Monate, und Einführung einer Bestimmung, wonach in dringenden Fällen auch ohne Zustimmung des Personals Ueberarbeit gefordert werden kann.

Alles in allem will die finnische Eisenbahndirektion also eine Änderung des Gesetzes über den Achtstundentag dergestalt, dass dessen Anwendung im Eisenbahnbetrieb keine Erhöhung der Lohnkosten mit sich bringt und die Bestätigung der gegenwärtigen Arbeitsregelung gestattet. In diesem Bestreben trifft sich die

finnische Eisenbahndirektion mit jenen Regierungen und Unternehmern, die zur Ratifizierung der Washingtoner Arbeitszeit-Konvention bereit sind, wenn deren Bestimmungen ins gerade Gegenteil verkehrt werden können. Demgegenüber muss darauf hingewiesen werden, dass nicht die Arbeitszeitgesetze der gegenwärtigen Arbeitszeitregelung, sondern umgekehrt die Arbeitszeitregelungen den Bestimmungen der Washingtoner Konvention anzupassen sind. Wer dies nicht will, der wendet sich gegen die Zusagen, die von den Vertretern fast aller Regierungen auf der Washingtoner Konferenz in feierlicher Weise gemacht worden sind.

Den amerikanischen Eisenbahnaktionären geht es gut. (ITF)

Das Jahr 1926 war für die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten ein neues Rekordjahr. Trotz herabgesetzter Frachtsätze und Personentarife konnten die reinen Betriebseinnahmen der Eisenbahnen der Klasse I gegenüber 1923, dem letzten Rekordjahr, um rund 250 Millionen Dollar erhöht werden. Eine Reihe von Gesellschaften war infolgedessen in der Lage, erhöhte Dividenden auszuschütten. Die Bewegung dieser seit 1921 sei hier an ein paar Beispielen veranschaulicht:

Gesellschaft	1921	1925	1926
	%	%	%
Atchison, Topeka & Santa Fé	6	7	7
Atlantic Coast Line	7	8	11
Baltimore & Ohio	0	5	5 1/4
Pennsylvania	4 1/2	6	6 1/4
St. Louis - San Francisco	0	5 1/2	7
Southern Pacific	6	6	6
Southern Railway	0	5	7
Union Pacific	10	10	10

Ein weiterer nicht unerheblicher Gewinn ist den amerikanischen Eisenbahnmagnaten dadurch zugefallen, dass die Aktien- und Obligationenkurse sich seit 1921 fast ständig in aufwärtssteigender Linie bewegen. Nach den Feststellungen des Railway Age, der führenden amerikanischen Zeitschrift der Eisenbahnindustrie, haben sich die Aktienkurse von 20 verschiedenen Eisenbahngesellschaften während der letzten sechs Jahre verdoppelt. Während die Obligationenkurse derselben Gesellschaften gleichzeitig um annähernd 40 Prozent gestiegen sind.

Insgesamt waren bei den Eisenbahnen der Klasse I in 1926 annähernd 1 800 000 Personen beschäftigt gegen 1 769 000 im Durchschnitt des Jahres 1925. Die Gesamtsumme der in 1926 gezahlten Gehälter und Löhne beziffert sich auf 2 980 000 000 \$ gegen rund 2 900 000 000 \$ in 1925. Der durchschnittliche Jahreslohn betrug in 1926 1 655 \$ gegen 1 639 \$ in 1925 und 1 613 \$ in 1924.

#### Transportarbeiter.

Eine Reichskonferenz des deutschen Maschinisten- und Heizerverbandes für die Binnenschifffahrt. (ITF) Der deutsche Zentralverband der Maschinisten und Heizer hatte zum 6. Februar eine Binnenschifffahrtskonferenz nach Magdeburg einberufen.

Nach Entgegennahme eines ausführlichen Referats des Koll. Balleng über Wirtschafts- und Tariffragen der deutschen Binnenschifffahrt und die in Deutschland projektierten Kanalbauten wurden die Forderungen der Maschinisten und Heizer eingehend besprochen. U.a. wurde folgende Resolution angenommen:

" Die Reichsbinnenschifffahrtskonferenz des Zentralverbandes der Maschinisten und Heizer hat zu den Tarif- und Wirtschaftsfragen Stellung genommen.

Sie fordert bei der Schaffung der Polizeivorschriften für die Stromläufe die Einbeziehung des Befähigungsnachweises für Maschinisten. Mit verschärftem Nachdruck wird das Betriebsrätegesetz für die Schifffahrt verlangt und an das Arbeitsministerium das Ersuchen gestellt, jetzt endlich in dieser Richtung Vorschläge zu machen. Der Vorstand wurde beauftragt, auch Gutachten darüber anzufordern.

Wir erheben Protest gegen die Belieferung der Binnenschifffahrt mit schlechten Kohlen. Die Reichskonferenz fordert von den Behörden die Einsetzung einer Kommission, die die Ueberprüfung der Belieferung vornimmt. Sie nimmt scharfe Stellung gegen jede übermässige Ueberstundenleistung und erwartet von allen Kollegen die strikte Innehaltung des Tarifvertrages.

Mit Entrüstung nehmen wir davon Kenntnis, dass wiederum bei der Schaffung des Arbeitsschutzgesetzes für die Schifffahrt eine Ausnahme gemacht werden soll. Auch hier fordern wir Einbeziehung der Schifffahrt und somit Gleichstellung mit allen übrigen Arbeitnehmern des Deutschen Reiches. Der Vorstand wurde beauftragt, die aufgestellten Forderungen den gesetzgebenden Körperschaften zu unterbreiten und für ihre Durchführung Sorge zu tragen."

Starke Klage wurde laut über die mangelhafte Durchführung der Polizeivorschriften. Hinsichtlich der Wirkungen der Belieferung der Binnenschifffahrt mit schlechten Kohlen wurde festgestellt, dass hierdurch im Verlauf einer 48-stündigen Wache eine vier- bis sechsmalige Reinigung des Feuers notwendig wird, während diese Reinigung sonst nur ein oder zwei Mal vorgenommen zu werden braucht.

Der Hafenbetrieb von Konstantinopel soll modernisiert werden:-

Die sozialen Folgen dieser Massnahme. (ITF) Im Hafen von Konstantinopel erfolgten bisher die Lösch- und Ladearbeiten zu einem grossen Teil durch Verwendung sogenannter "Mahonen", das sind kleine Kähne, die entweder durch Segel oder mittels Stangen fortbewegt werden. Nunmehr hat die Regierung, wie der türkische Handelsminister erklärt hat, bei europäischen Fabriken zu diesem Zwecke Flösse und Schaluppen mit elektrischem Antrieb bestellt, nach deren Eintreffen die Mahonen überflüssig werden. Damit wird zugleich endgültig das Schicksal über eine grössere Zahl bisher selbständiger kleiner Hafenbetriebsunternehmer besiegelt, in deren Besitz die Mahonen sind und die erst noch vor wenigen Wochen einen organisierten Kampf gegen die Hafenbetriebsgesellschaft geführt haben, weil diese mehr und mehr dazu überging, die Arbeiten mit eigenen Mahonen durchzuführen und gleichzeitig erheblich geringere Sätze bezahlte als bisher üblich war. Bei diesem Anlass kam es sogar zu einem blutigen Zusammenstoss mit der Polizei, wobei über 300 Mahonenführer verhaftet und mehrere Personen, darunter auch Polizisten, verwundet worden sind. Die Gesamtzahl der Mahonenführer ist zur Zeit etwa 1300. Sie verfügen zusammen über mehr als 800 Fahrzeuge und sind seit 1924 gewerkschaftlich organisiert.

#### S e e l e u t e .

Ein folgenreicher Gesetzentwurf der Vereinigten Staaten. (ITF)

Der amerikanische Senat hat einem Gesetzentwurf zugestimmt, der jedem Schiff, das in einem Hafen der Vereinigten Staaten anlegt, die Mitführung von solchen Personen verbietet, die nach den bestehenden Einwanderungsbestimmungen in Amerika nicht zugelassen würden. In der Hauptsache richtet sich diese Bestimmung gegen die Laskaris. Wird dieser Gesetzentwurf, wie zu erwarten ist, vom Parlament gutgeheissen, so würde den Reedereien, die Schiffsverkehr mit den Vereinigten Staaten unterhalten, die Beschäftigung von Laskaris auf allen die Häfen dieses Landes anlaufenden Schiffen unmöglich gemacht werden. Es ist daher damit zu rechnen, dass die betroffenen Reedereien gegen die Durchführung des geplanten Gesetzes Protest erheben werden.

Der Verwaltungsrat des I.A.A. beschliesst die Abhaltung einer besonderen Arbeitskonferenz für Schifffahrtsfragen in 1928. (ITF) In seiner Sitzung vom 29. Januar hat der Verwaltungsrat des I.A.A. beschlossen, der Empfehlung der Paritären Maritimen Kommission zu entsprechen und in 1928 eine besondere Arbeitskonferenz zur Behandlung der Arbeitszeitfrage in der Seeschifffahrt abzuhalten. Für den Beschluss stimmten ausser den Arbeitervertretern die Regierungsdelegierten von Deutschland, Belgien, Polen, Italien, Frankreich, Spanien und Norwegen. Dagegen stimmten die gesamten Unternehmervvertreter und die Regierungsdelegierten von England, Kanada und Indien, während sich die Regierungsdelegierten von Schweden und Japan der Stimme enthielten.