



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

No. 7

Amsterdam, den 7. April 1937

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

Eisenbahner.

Die Konkurrenz zwischen Schienen- und Strassentransport in England. - Eine Deputation beim englischen Schatzkanzler. (ITF) Vor kurzem begab sich eine Deputation, bestehend aus Vertretern der englischen Eisenbahngesellschaften sowie der drei englischen Eisenbahnergewerkschaften zum englischen Schatzkanzler und befürwortete bei diesem eine schärfere finanzielle Heranziehung der Kraftwagenbesitzer zu den Strassenbaukosten. Mr. William Whitelaw (Unternehmervertreter) wies darauf hin, dass die Strassenkosten des Reichs seit 1911 um £ 35 000 000 (700 000 000 RM) gestiegen sind, was hauptsächlich auf den Kraftwagenverkehr zurückzuführen sei. Die Kraftwagenbesitzer würden aber nur zur Hälfte an der Deckung der Mehrkosten teilnehmen. Thomas vom Allg. Eisenbahnerverband erklärte, dass der unfaire Wettbewerb, den der Kraftwagenverkehr den Eisenbahnen verursache, den von den Eisenbahnergewerkschaften erreichten Lohnstandard gefährde. Ähnlich äusserte sich auch Bromley vom Verband des Lokomotivpersonals und Walkden vom Verband der Eisenbahnkanzlisten. Alle drei Gewerkschaftsvertreter schlossen sich rückhaltlos der von der Vereinigung der englischen Eisenbahnunternehmungen aufgestellten Forderung an, den Kraftwagenverkehr in erhöhtem Masse als bisher zu den Kosten des Strassenbaus und der Strassenunterhaltung heranzuziehen, da anders der Wettbewerb des Kraftwagenverkehrs gegenüber den Eisenbahnen auf Kosten der Oeffentlichkeit begünstigt werde.

Zunahme der Unfälle unter der deutschen Eisenbahnerschaft. -

Die Folgen langer Arbeitszeiten. (ITF) Im Jahre 1936 wurden bei der Deutschen Reichsbahn durch Dienstunfälle 246 Beamte und 134 Arbeiter der Reichsbahn getötet, und 945 Beamte und 167 Arbeiter verletzt. Allein in den Monaten November und Dezember ereigneten sich unter dem Reichsbahnpersonal 115 tödliche Unfälle. Von den betroffenen Personen waren 70 Beamte und 45 Arbeiter. - In deutschen Eisenbahnerkreisen ist man einmütig der Meinung, dass diese hohen Unfallziffern auf die üblichen langen Arbeitszeiten zurückzuführen sind. In den einzelnen Dienstzweigen hatten der amtlichen Statistik der Hauptverwaltung zufolge die planmässigen wöchentlichen Arbeitszeiten folgende Ausmasse:

Zugbegleitungsdienst (insgesamt 48 525 beschäftigte Personen): für 58,3 % 54 bis 60 Stunden. Bei 18 153 Personen 55 bis 60 Stunden.

Lokomotivdienst (62 074 Köpfe): 49,5 % 54 bis 60 Stunden. Bei 16 990 Personen 55 bis 60 Stunden.

Bahnhofsdienst (126 630 Köpfe): 80,4 % 54 bis 60 Stunden. Bei 55 416 Personen 55 bis 60 Stunden.

Bahnbewachungsdienst (22 015 Köpfe): 64,9 % 54 bis 60 Stunden. Bei 8656 Personen 55 bis 60 Stunden.

Rund 100 000 Personen hatten somit eine planmässige Arbeitszeit von 55 bis 60 Stunden wöchentlich, wozu gelegentlich noch Ueberschreitungen kommen.

Abbruch der Tarifverhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn. (ITF)

Die Aufnahme der Verhandlungen zwischen den beteiligten Eisenbahnergewerkschaften und der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn ist von letzterer bis Ende März hinausgezögert worden. Am 30. März endlich legte die Hauptverwaltung ein Angebot vor, das jedoch von den Gewerkschaftsvertretern einmütig als ungenügend bezeichnet wurde.

Die Verhandlungen wurden zunächst abgebrochen, um den Vertretern der Reichsbahn Gelegenheit zu geben, das Angebot noch einmal nachzuprüfen und neue Vorschläge auszuarbeiten. Nun berichtet die Presse, dass auch die neuen Verhandlungen zu keiner Verständigung führten und dass die Gewerkschaftsvertreter am 6. März die Fortsetzung der Aussprache auf der Grundlage der Vorschläge der Reichsbahn als aussichtslos bezeichneten.

Der Konflikt bei den Eisenbahnen der Tschechoslowakei. (ITF)

Das einmütige und geschlossene Vorgehen aller Eisenbahnerorganisationen der Tschechoslowakei hat insofern zu einem gewissen Erfolg geführt, als sich die Regierung bereit erklärte, mit den Organisationsvertretern über die Durchführung der über den Kopf der Gewerkschaften hinweg beschlossenen neuen Dienstordnung zu verhandeln. Merkwürdigerweise erging ungeachtet dieser Zusage an die Eisenbahndirektionen am 25. März eine Verordnung des Eisenbahnministeriums, und zwar mit der Aufforderung, diese beschleunigt durchzuführen. Der beteiligten Gewerkschaften bemächtigte sich ob dieses Vorgehens begreiflicherweise eine grosse Erregung. Man erblickte darin einen unerhörten Wortbruch und eine ebenso unerhörte Provokation der Eisenbahnerschaft. Sofort begab sich eine Gewerkschaftsdelegation zum Eisenbahnminister und forderte mit Entschiedenheit die sofortige Zurückziehung der Verordnung. Der Eisenbahnminister hielt es angesichts der grossen Entrüstung unter dem Personal für geraten, den Rückzug anzutreten. Jedenfalls versprach er, die Verordnung sofort ausser Kraft zu setzen und ordnete gleichzeitig an, dass die Verordnung dem Zentralvertrauensmännerrausschuss der Eisenbahner (das ist der gemeinsame Ausschuss der Eisenbahnergewerkschaften) vorgelegt werde. Im übrigen erklärte der Eisenbahnminister, dass die Verordnung ohne seine Kenntnis von einem Sektionschef herausgegeben worden sei. Für diesen Herrn hatte sein eigenmächtiges Vorgehen zur Folge, dass er auf Urlaub geschickt wurde.

Die Organe der Eisenbahnergewerkschaften in der Tschechoslowakei weisen bei Besprechung dieses Vorfalles einmütig darauf hin, dass nun erst der Weg zu Verhandlungen geebnet sei. Der eigentliche Konfliktstoff - die neue Dienstordnung und die Art ihrer praktischen Durchführung - bestehe weiter und werde zu einem hartnäckigen Kampf führen.

Insgesamt sind etwa 170 000 Eisenbahner an dem Konflikt interessiert.

Die Eisenbahnverwaltung Finnlands empfiehlt Herabsetzung der Altersgrenze. (ITF) Die Eisenbahnverwaltung Finnlands hat ein Ersuchen des Rangierpersonals, um bereits nach vollendetem 58. Lebensjahr in den Pensionsgenuss zu kommen, an das Verkehrsministerium weitergeleitet und dessen Befolgung befürwortet. Gleichzeitig erklärte die Eisenbahnverwaltung, dass eine gleiche Herabsetzung der Altersgrenze auch auf das Stellwerkspersonal auszudehnen sei, da dieses einem ebenso anstrengenden und verantwortungsvollen Dienst obzuliegen habe wie das Rangierpersonal. Eine weitere Empfehlung der Eisenbahnverwaltung geht dahin, für die Lokomotivführer/ den Pensionsgenuss bereits nach Vollendung des 55. Lebensjahres einzutreten zu lassen.

Transportarbeiter / auch für das übrige Lokomotivpersonal

Ein Konflikt bei der Londoner Untergrundbahn. (ITF) Die Londoner Untergrundbahn hat beschlossen, die Verwendung von automatischen Wagentüren auszubreiten und auf Grund dieser Massnahme eine Einschränkung des Zugspersonals vorzunehmen. Bis jetzt werden Züge, deren Wagen mit automatischen Türen versehen sind, von zwei Wagenwärtern begleitet, während bei allen andern Zügen auf jeden Wagen ein Wärter kommt. Ab 2. Mai sollen nun alle Züge mit automatisch funktionierenden Türen nur noch von einem Wagenwärter begleitet werden, was zur Folge hätte, dass nach und nach 800 Schaffner zur Entlassung kämen. Das Personal der Untergrundbahn hat in einer Reihe stark besuchter Versammlungen gegen die Pläne der Untergrundbahn protestiert. In verschiedenen Fällen wurde beschlossen, die höhere dienstliche Anspannung, die sich für das verbleibende Personal aus der neuen Regelung ergebe, abzulehnen.

Haltung der Reeder strikt ablehnend. Der Verband verständigte darauf die Reeder, dass er in diesem Falle zum 15. April einen Seeleutestreik proklamieren werde und hierzu die erforderlichen Massnahmen einleiten. Nunmehr hat sich die grösste Reederei Finnlands bereit erklärt, die Heuern und 50 % zu erhöhen. Diesem Angebot haben sich einige kleinere Reedereien angeschlossen, während andere noch eine abwartende Haltung einnehmen. Keine der in Betracht kommenden Reedereien hat sich indessen bisher zum Abschluss eines Tarifvertrages bereit erklärt. Der Ausbruch eines offenen Arbeitskonfliktes ist sonach noch stets nicht ausgeschlossen.

Neugestaltung des finnländischen Seeleutegesetzes. (ITF) Einer Anregung des Sozialministeriums folgend, hat die Regierung Finnlands die Seeleute ersucht, Abänderungsvorschläge zum geltenden Seeleutegesetz zu unterbreiten, um der Regierung die Ratifizierung der von den Internationalen Arbeitskonferenzen beschlossenen Konventionen zu ermöglichen.

Die neuen Seeleuteheuern in Norwegen. (ITF) Aufgrund des neuen Tarifvertrages, den die der I.T.F. angeschlossene Seeleuteorganisation Norwegen vor kurzem mit den Reedern abgeschlossen hat, sind die neuen Heuersätze wie folgt:

	Neue Löhne		Alte Löhne	
	Kr. 178:-	monatlich	Kr. 189:-	monatlich
Bootsmann	Kr. 178:-	monatlich	Kr. 189:-	monatlich
Zimmermann	" 178:-	"	" 189:-	"
Matrose	" 160:-	"	" 170:-	"
Leichtmatrose	" 85:-	"	" 90:-	"
Jungmann	" 61:-	"	" 65:-	"
Decksjunge	" 40:-	"	" 43:-	"
Motor- und Donkeymann	" 178:-	"	" 189:-	"
Heizer	" 165:-	"	" 175:-	"
Kohlenzieher	" 93:-	"	" 99:-	"
Maschinenjunge	" 40:-	"	" 43:-	"

Auf den Passagierdampfern der norwegischen Amerikalinie betragen die Heuern:

	Neue Löhne		Alte Löhne	
	Kr. 186:-	monatlich	Kr. 198:-	monatlich
1. Zimmermann	Kr. 186:-	monatlich	Kr. 198:-	monatlich
2. "	" 178:-	"	" 189:-	"
1. Bootsman	" 186:-	"	" 198:-	"
2. "	" 178:-	"	" 189:-	"
Quartiermeister	" 178:-	"	" 189:-	"
Steuermann	" 170:-	"	" 180:-	"
Kesselschmied	" 195:-	"	" 207:-	"
Pumpenmann	" 195:-	"	" 207:-	"
Gefriereinrichtungs-Aufseher	" 178:-	"	" 189:-	"
Elektriker-Assistent	" 178:-	"	" 189:-	"
Materiallager-Aufseher	" 178:-	"	" 189:-	"
Schmierer	" 170:-	"	" 180:-	"
Heizer-Assistent	" 94:-	"	" 99:-	"
Messjunge	" 56:-	"	" 60:-	"

Die sonstigen Bestimmungen des Tarifvertrages sind unverändert geblieben. Der Vertrag läuft bis 1. Februar 1928 mit monatlicher Kündigungsfrist.

Verschmelzung der beiden Seeleuteverbände in Schweden. (ITF) Die seit längerer Zeit schwebenden Verschmelzungsverhandlungen unter den beiden bestehenden Seeleuteorganisationen Schwedens haben nunmehr zur Ausarbeitung eines konkreten Verschmelzungplanes geführt. Das damit beauftragte Komitee schlägt vor, den Plan noch im Laufe des Monats April innerhalb der beteiligten Organisationen besprechen zu lassen. Beide Gewerkschaften sollen daraufhin Kongresse einberufen und im Anschluss hieran soll der Gründungskongress der neuen Organisation stattfinden. Als deren Name wird vorgeschlagen: "Svenska Sjöfolksförbund" (Schwedischer Seeleuteverband). Es soll damit zum Ausdruck gebracht werden, dass die neue Organisation allen Kategorien des Personals der Seeschifffahrt offen steht.