



PRESSEBERICHT

74

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

No. 17

13. September 1927

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

ALLGEMEINES.

Vertretung der I.T.F. auf der Allgemeinen Konferenz des Ausschusses für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr des Völkerbundes. (I.T.F.) Die I.T.F. ist zum ersten Mal in diesem Jahre eingeladen worden, mit beratender Stimme an der Allgemeinen Konferenz für Freiheit des Verkehrs und der Durchfuhr, die vom Verkehrsausschuss des Völkerbundes veranstaltet wurde, teilzunehmen. Die vorhergehenden Konferenzen wurden 1921 in Barcelona und 1923 in Genf abgehalten. Sie beschäftigten sich hauptsächlich mit dem internationalen Regime der Schienenwege, der Wasserstrassen, Seehäfen etc. Die letzte Konferenz wurde am 23. August in Genf eröffnet. Auf der Tagesordnung standen u. a. folgende Punkte: Systematische Sammlung und Verbreitung allgemeiner Angaben über die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr; Neuordnung des Organisationsreglements und des inneren Reglements der allgemeinen Konferenzen; Neuwahl des beratenden Fachausschusses für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr. Bekanntlich hat die I.T.F. bereits mit vorerwähntem beratenden Fachausschuss durch Teilnahme an einer Sitzung des Fachausschusses für Beleuchtung und Bekakung der Küsten und an zwei Sitzungen des Strassenverkehrsausschusses zusammengearbeitet.

Kamerad A. Forstner (Osterreich) wohnte der allgemeinen Konferenz als Vertreter der I.T.F. bei. Er brachte dort die Forderungen der I.T.F. insbesondere in Sachen des Strassenverkehrs und der Wahrung der Kraftfahrerinteressen zur Geltung. Der Vorsitzende der Konferenz gab Forstner die Versicherung, dass die Transportarbeiterorganisationen bei der Beratung der Strassenverkehrsfrage im beratenden Fachausschuss für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr zur Mitarbeit aufgefordert würden. Auch die Christliche Transportarbeiter-Internationale ist eingeladen worden, mit beratender Stimme an der Konferenz teilzunehmen. Ihr Vertreter hat sich den von Forstner geäußerten Wünschen angeschlossen und selbst einige, den Eisenbahnverkehr betreffende Forderungen gestellt.

Besuche beim Sekretariat der I.T.F. (I.T.F.) Im Laufe der beiden verflossenen Wochen wurde die I.T.F. von zwei Gewerkschaftsführern aussereuropäischer Länder besucht. Der eine war Clemens Kadalie, einer der Führer der Organisation der farbigen Arbeiter Südafrikas (Industrial and Commercial Workers' Union of South-Africa), die erst kürzlich dem I.G.B. beigetreten ist. Nach den Angaben des Kollegen Kadalie zählt seine Organisation ca. 70 000 Mitglieder aus dem Transportgewerbe (Kraftfahrer, Hafenarbeiter, Strassenbahner etc.), d.s. etwa 70% des Gesamtmitgliederstandes. Der andere Besucher war Kamerad Yá dico, Ver-

treter der Transportarbeiter-Sektion des Mexikanischen Gewerkschaftsbundes (C.R.O.M.), der ungefähr 1 Million Arbeiter umfasst. Kamerad Yúdice war auch nach Europa gekommen, um die Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter kennen zu lernen. Beide Gewerkschaftsführer waren während ihres Aufenthaltes in Holland Gäste der I.T.F., wodurch eine Rücksprache wegen eines eventuellen Anschlusses der in Frage kommenden Organisationen ermöglicht wurde.

Beirat der Kraftfahrer-Sektion. (I.T.F.) Bekanntlich hat der Generalrat der I.T.F. seine Zustimmung zur Schaffung eines Beirats der Kraftfahrer-Sektion gegeben. Mitglieder für diesen Rat haben bisher ernannt: der Deutsche Verkehrsbund, der holländische Transportarbeiter-Verband, der holländische Eisen- und Strassenbahner-Verband; die französische Transportarbeiter-Föderation und der englische Transportarbeiter-Verband werden ihren jeweiligen Delegierten demnächst aufgeben.

Sitzung des Seeleute-Beirats in Kopenhagen. (I.T.F.) Am 15. und 16. September wird in Kopenhagen eine Sitzung des Beirats der Seeleute-Sektion stattfinden. Die Tagesordnung lautet:

- 1.) Tätigkeitsbericht über den seit der letzten Sitzung (Antwerpen: 18. und 19. Mai 1927) verstrichenen Zeitabschnitt.
- 2.) Weitere Massnahmen in Sachen des Propagandafeldzuges zur Eroberung des gesetzlich geregelten Arbeitstages für die Seeleute zu treffen
 - a.) international;
 - b.) von den verschiedenen Organisationen im eigenen Lande.
- 3.) Bericht über die Arbeitsbedingungen etc. der verschiedenen Seelutekategorien, zusammengestellt vom Sekretariat auf Grund des in dieser Sache ausgeschickten Fragebogens.
- 4.) Bericht des Sekretariats über getroffene Massnahmen gemäss I.T.F.-Kongress-Beschluss Paris 1926. (Unter Hinweis auf die in Paris gefasste Resolution über die Vorbereitung internationaler Kämpfe hat die deutsche Organisation einen Antrag eingebracht, wonach sich das Sekretariat der I.T.F. mit den zentralen Körperschaften aller nicht angeschlossenen seemannischen Organisationen in Verbindung setzen solle, um von ihnen zu erfahren, welche Haltung sie im Falle eines von einer I.T.F.-Organisation proklamierten Streikes einnehmen würden.

EISENBAHNER.

Bewegung zur Durchsetzung einer Erhöhung der Eisenbahnerlöhne in Belgien. (I.T.F.) Im Einvernehmen mit dem Zentralverband der Angestellten öffentlicher Betriebe hat der Landesverband der Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Telephonangestellten sowie Seeleute Belgiens eine energische Aktion für die endgültige Regelung der Löhne und Gehälter eingeleitet. 1924 erfolgte die Anpassung der Löhne und Gehälter an die Lebenshaltungskosten auf Grund der Indexziffer 300; der Landesverband fordert zur Zeit für den 1. Januar 1928 eine endgültige Anpassung auf Grund der Indexziffer 700. Ferner fordert er ausser dem unbeweglichen Gehalts- oder Lohnanteil die Aufrechterhaltung eines beweglichen Teiles, der sich für je 35 Punkte des Index auf 5% belaufen soll. Die übrigen Forderungen erstrecken sich auf den Fortbezug des Familienzuschlages vom ersten Kinde ab und auf die Erhöhung des Ortsklassenzuschlages.

Entlassung des Eisenbahnpersonals von Queensland. (I.T.F.) Nach dem Beschluss des Premierministers von Queensland, das gesamte Eisenbahnpersonal zu entlassen, ist der Eisenbahnverkehr am 3. September vollständig eingestellt worden. Diese drastische Massnahme ist darauf zurückzuführen, dass sich das Personal geweigert hat, Produkte der Zuckerraffinerie im Misfail, deren Angestellte sich seit langem im Streik befinden, zu bearbeiten. Die Transportarbeiter und Seeleute Australiens erwägen die Einleitung einer Solidaritätsbewegung.

Mitgliederbestand der australischen Eisenbahnergewerkschaft. (I.T.F.) Auf Grund des Berichtes des Generalsekretärs der australischen Eisenbahnergewerkschaft über das Jahr 1926 betrug der Mitgliederstand Ende 1926 52 569. Diese Zahl verteilt sich auf die einzelnen Sektionen wie folgt:

Sektion Queensland	10 662
" Neu-Südwaless.....	17 140
" Victoria.....	19 022
" Süd-Australien.....	4 340
" Tasmanien.....	1 031
" Bundesbahnen.....	374.

Helden der Eisenbahn. (I.T.F.) Man vergisst nur allzuleicht, welche grossen Gefahren mit dem Eisenbahnerberuf, besonders im Falle des Zugs- und Betriebspersonals verbunden sind und welche ungeheure Verantwortung auf den Schultern der Eisenbahner ruht bei der Erfüllung ihrer täglichen Aufgabe.

Die zahlreichen Eisenbahnunfälle der letzten Wochen zeigen zur Genüge, wie sehr das Verantwortungsgefühl bei dem Eisenbahnpersonal entwickelt ist. In der letzten Nummer des Organs des österreichischen Transportarbeiter-Verbandes, "Der Eisenbahner" wird die Tat des Kondukteurs Josef Riberti geschildert, dem es bei der grossen Katastrophe auf der Montblancbahn mit aussergewöhnlicher Geistesgegenwart und Kaltblütigkeit und mit Anspannung aller Kräfte gelang, den zweiten Wagen des Zuges vom ersten in voller Fahrt loszukuppeln und durch die Bremse zum Stehen zu bringen, wodurch die etwa 60 Insassen des Waggons vor dem sicheren Tode gerettet wurden. Nach der Heldentat sank der Kondukteur infolge der Erschöpfung und Aufregung ohnmächtig zusammen.

Zwei andere derartige Fälle sind in England zu verzeichnen. Der Signalwärter Blake befand sich in einer Blockhütte an der Eisenbahnstrecke nach Westengland, wo er allein den Dienst versah. Gegen 4 Uhr morgens wurden die von verschiedenen Seitenstrecken ankommenden Züge durch das Signal "Gefahr" aufgehalten, das von der Blockhütte gegeben worden war. Das Zugpersonal fand den Bahnwärter tot neben dem Signalschalter liegen. Blake, der seit vierzig Jahren bei der Eisenbahn angestellt war, hatte einen Herzschlag erlitten und hatte offenbar mit letzter Kraft die Alarmsignale gezogen und dadurch mehrere dicht besetzte Personenzüge vor einer Katastrophe bewahrt.

Der andere Fall betrifft einen Lokomotivführer Buss, der, als sein Zug entgleiste und er verwundet wurde, die nötige Geistesgegenwart besass, um die Heizung unter dem Beistand eines sich zufällig auf dem Zuge befindlichen anderen Lokomotivführers mit Sand zu löschen, damit ein Explodieren der Maschine vermieden wurde. Der Unfall ereignete sich um 5 Uhr 30 nachm., was Buss aber nicht daran hinderte, bis 8 Uhr Dienst zu tun, wonach er sich ins Krankenhaus begab, um den schwer verletzten Heizer aufzusuchen.

Schliesslich sei noch die Heldentat eines französischen Eisenbahners erwähnt. Am 2. September entgleiste der Schnellzug Paris-Pyrénées in der Nähe von Tours. Der Zugführer Josef Auboin konnte sich recht und schlecht aus einem Haufen Gepäck, unter dem er durch den Stoss begraben worden war, freimachen, um dann zur Deckung des Zuges Alarmsignale zu geben.

Die Notwendigkeit der Ratifizierung der Was hingtoner Konvention über den Achtstundentag. (I.T.F.) Die I.T.F. hat wiederholte Male auf die Notwendigkeit einer Ratifizierung der Washingtoner Achtstundentag-Konvention durch die grossen europäischen Mächte gedrängt. Dies erweist sich von neuem für notwendig angesichts der Antwort, welche die französische Eisenbahnerföderation auf die Forderung eines 25%igen Lohnzuschlages für Überstunden erhalten hat. Bekanntlich erliess Frankreich zur Ratifizierung der Washingtoner Konvention ein Gesetz und die Eisenbahner haben ihre Forderung auf eine Bestimmung in dieser Konvention gestützt. Der Minister für Öffentliche Arbeiten, an den das Ersuchen gestellt wurde, antwortete, dass man sich auf die Washingtoner Konvention nicht berufen könne, da im Artikel 2 des zur Ratifizierung erlassenen Gesetzes die Zustimmung nur gegeben wurde "unter der Voraussetzung, dass die Verpflichtungen, die die Konvention für Frankreich mit sich bringt, erst dann wirksam sein werden, wenn der obenerwähnte Konventionsentwurf auch von Deutschland und England ratifiziert worden ist" und dass deshalb keine Rede davon sein könne, dem Ersuchen der Föderation jetzt zu entsprechen.

Auto und Eisenbahn in Deutschland. (I.T.F.) Ein Kapitel des vom Deutschen Reichsbahnkommissar veröffentlichten Berichtes über das zweite Geschäftsjahr (1926) der Reichsbahn ist der Konkurrenz der Kraftfahrlinien gewidmet. Erwähnenswert ist die darin gemachte Bemerkung, dass "die Kraftfahrlinien für die öffentliche Personenbeförderung sich in Deutschland auch weiterhin entwickeln; die Kraftlinien der Reichspost stehen an erster Stelle. Sie unterhielt am 1. April 1927 1 504 Linien mit einer Gesamtkilometerlänge von 26 800. In dem Zeitraum vom Januar-November 1926 wurden 23,1 Millionen Personen befördert. Bemerkt sei, dass die Post ausser der Personenbeförderung auch den Transport von Gepäckstücken, die ein Gewicht von mehr als 100 kg betragen können, übernimmt. Es ist klar, dass sie bei einem derart ausgedehnten Betrieb in gewissen Fällen den Eisenbahnen Konkurrenz macht".

Die im Jahre 1924 zwischen der Reichsbahn und der "Kraftverkehr Deutschland G.m.b.H." geschlossene Vereinbarung zum Zwecke der Einordnung der beiden Verkehrsmittel Eisenbahn und Kraftwagen, hat keine befriedigenden Resultate gezeitigt. Die Reichsbahn hat beschlossen, eine besondere Kommission zu beauftragen, die von der Gesellschaft gegenüber der Konkurrenz des Autos einzunehmende Haltung von allgemeinen Gesichtspunkten aus zu erwägen.

TRANSPORTARBEITER.

Vertrauensmännerwahl der Strassenbahner Wiens. (I.T.F.) Die am 16. August stattgefundene Wahl des Vertrauensmännerausschusses von Wien brachte der der I.T.F. angeschlossenen österreichischen Transportarbeitergewerkschaft einen vollen Erfolg. Die freigewerkschaftliche Liste erhielt 499 von 531 abgegebenen Stimmen. Sechs Stimmzettel waren ungültig und 26 leer abgegeben worden. Sämtliche sieben Mandate werden demnach von unserem Verband besetzt. Weder die christlichsozialen, noch die unpolitischen Strassenbahner haben versucht, eigene Kandidaten aufzustellen.

Günstige Ergebnisse für das holländische Personal in der Rheinschifffahrt. (I.T.F.) Der holländische Transportarbeiter-Verband hat den Arbeitgebern in der Rheinschifffahrt eine Reihe von Forderungen unterbreitet. Nach vorausgegangenen Unterhandlungen haben sie sich bereit erklärt, darin einzuwilligen. Künftig erhält das Personal vor Beginn einer neuen Reise 3 Stunden Ruhezeit. Heizer oder Steuerleute unter 16 Jahren werden nicht mehr angeheuert, und in der Fahrt oberhalb Ruhrort wird ein Zuschlag von täglich fl. 0.50 gewährt.

Anmassende Haltung einer Omnibusgesellschaft in England. (I.T.F.) Das Personal der "Harrogate and District Road Car Company", das in Leeds und in mehreren Gemeinden der Umgebung beschäftigt ist, hat bei der Gesellschaft unlängst einige Forderungen betr. Löhne, Arbeitszeit etc. gestellt. Die Löhne sind um ein Wesentliches niedriger als die von der gewerkschaftlichen Organisation verlangten Sätze. Die wöchentliche Arbeitszeit beträgt mindestens 54 Stunden, eine wöchentliche Ruhepause ist nicht eingeführt. Die Gesellschaft hat jegliche Verhandlung mit den Gewerkschaftsvertretern abgelehnt und das Personal vor die Wahl gestellt, aus der Organisation auszutreten oder die Arbeitsstelle aufzugeben. Das Recht der beruflichen Vereinigung war also der Einsatz in dem sich anzeigenden Kampfe. Das Personal, welches sich durch die Drohung, aufs Pflaster geworfen zu werden, einschüchtern liess, hat dem Wunsche der Gesellschaft entsprochen; die Angestellten werden nun aus dem Verband austreten, bzw. sich verpflichten, keine Gewerkschaftsmitglieder mehr zu werden. Der englischen Arbeiterzeitung "Daily Herald" zufolge, der wir diese Mitteilungen entnehmen, soll das Personal auf Vorschlag des Direktors in die Gründung einer lediglich auf die Angestellten der Gesellschaft beschränkten Vereinigung eingewilligt haben.

Kündigung des Lohn tariffs in den Nordseehäfen. (I.T.F.) Der Deutsche Verkehrsbund hat das Tarifabkommen für die Nordseehäfen auf 1. Oktober gekündigt. Er hat gleichzeitig eine Erhöhung des Taglohnes von M. 7.60 auf M. 9.-- für die erste Schicht gefordert. Die Entlohnung der weiteren Schichten soll sich automatisch regeln.

Forderungen der Britisch-Indischen Binnenschiffer. (I.T.F.) Der Verband der Binnenschiffer Bengalens hat eine kräftige Aktion zwecks Verbesserung der Arbeitsbedingungen seiner Mitglieder eingeleitet. In den grössten Städten werden Versammlungen abgehalten und die Gesellschaften werden aufgefordert, den Forderungen des Personals zu entsprechen. Es wird zunächst auf eine Erhöhung der Löhne um 25%, ferner auf eine Vergrösserung der Schiffsbesatzungen und schliesslich auf die Enthebung des Personals von jeglicher Verantwortlichkeit im Falle des Verlustes beförderter Güter abgezielt.

SEELEUTE.

Arbeitszeit in der deutschen Seeschifffahrt. (I.T.F.) Der Deutsche Verkehrsbund hat folgende, die Arbeitszeit betreffende Forderungen aufgestellt:

- a.) Deck- und Heizraumpersonal (im Hafen und auf der Reede): 8 Stunden im Tag, zu leisten zwischen 7 und 17 Uhr.
- b.) Bedienungspersonal (im Hafen und auf der Reede): Die Arbeitsbereitschaft des Verpflegungs- und Bedienungspersonals darf nicht in weiterem Umfang in Anspruch genommen werden, als für die Zubereitung der gewöhnlichen Mahlzeiten und für die regelmässige Bedienung der Besatzung bezw. Passagiere notwendig ist. Die Arbeitszeit fällt zwischen 7 und 18 Uhr. Die über 8 Stunden geleistete Arbeit muss besonders vergütet werden.
- a.) Deck- und Heizraumpersonal (auf See): Auf Dampfschiffen und Schiffen mit Hauptmotoren Dienst auf See in drei Wachen. Jedoch wird der Dienst auf diesen Schiffen in zwei Wachen eingeteilt,
1. für das Deckpersonal, sofern das Schiff 1000 B.R.T. nicht übersteigt;
 2. für das Heizraumpersonal, sofern das Schiff 500 B.R.T. nicht übersteigt.
- b.) Bedienungspersonal (auf See): Auf Frachtdampfern hat das Verpflegungs- und Bedienungspersonal seine regelmässige Arbeitsbereitschaft auf See von 6 bis 20 Uhr mit einer zusammenhängenden zweistündigen Arbeitspause. Wird die Arbeitspause nicht gewährt, so sind Überstunden zu bezahlen. Für die über die 8stündige Arbeitszeit hinaus etwa zu leistende Mehrarbeit innerhalb der Arbeitsbereitschaft wird die tariflich festgesetzte Pauschale bezahlt. Für Arbeiten von 20 bis 6 Uhr ist der tariflich festgesetzte Überstundenlohn zu zahlen.
- Im Hafen und auf der Reede liegt die Arbeitsbereitschaft zwischen 7 und 18 Uhr. Für die über 8 Stunden geleistete Arbeit muss Überstundenlohn bezahlt werden.

Die Forderungen betr. Arbeitszeit für das Verpflegungs- und Bedienungspersonal auf Passagierschiffen auf See werden den Reedern bei Kündigung der Heuersätze im Monat Oktober ds. Js. übermittelt.