



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 3

Amsterdam, den 9. Februar 1928

Eisenbahner.

Tarifikündigung der deutschen Eisenbahner. (ITF) Der Vorstand des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands hat beschlossen, dass die Lohnbestimmungen des Tarifvertrages zum 1. April zu kündigen sind. Der Vorstand stellt dem geschäftsführenden Vorstand anheim, die übrigen vertragschliessenden Organisationen rechtzeitig zwecks Stellungnahme zur Kündigung des Lohnvertrages einzuladen und alle diesbezüglichen Arbeiten in die Wege zu leiten.

Ein stürmisches Frühjahr steht der deutschen Gewerkschaftsbewegung vor der Tür. Am 31. März laufen 72 Tarifverträge ab, die 2 300 000 Arbeiter umfassen, am 30. April 43 Verträge mit 800 000 Arbeitern.

Wahl des Hauptbetriebsrats der deutschen Reichsbahn. (ITF) Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands hat vor dem Arbeitsgericht Recht bekommen in seiner Klage gegen die Verwaltung, welche eigenmächtig die Wahlen auf den 25. Februar festsetzte, statt auf Mai. Das Arbeitsgericht sprach der Verwaltung das Recht ab, die gesetzlich festgesetzte Amtsperiode des Hauptbetriebsrats zu kürzen.

Es ist noch nicht bekannt, ob die Verwaltung sich dem Urteil fügt oder Berufung einlegt. Falls sie Berufung einlegt, wird am 25. Februar gewählt, aber der alte Hauptbetriebsrat bleibt im Amte bis zur Fällung des Berufungsurteils. Wird die Berufung verworfen, so werden die Februarwahlen ungültig und müssen Neuwahlen stattfinden.

Die Pensionen der französischen Eisenbahner. (ITF) Die französische Kammer hat einstimmig das neue Pensionsgesetz für die Eisenbahner angenommen. Die Eisenbahner werden in Zukunft so behandelt wie die Staatsbediensteten.

Pensionierte Eisenbahner erhalten automatisch Pensionserhöhungen, wenn die Dienstehalten erhöht werden. Eine autonome Pensionskasse wird errichtet; das Personal wird an der Verwaltung teilhaben und muss die Hälfte der 42 Delegierten stellen (14 dienstaktive und 7 pensionierte Bedienstete).

Das Gesetz bedarf noch der Aufnahme im Senat, um in Kraft zu treten.

Wahlen zum Obersten Eisenbahnrat in Frankreich. (ITF) Am 10. Januar fanden die Wahlen zum Obersten Eisenbahnrat statt. Von 431 574 Wahlberechtigten nahmen 352 493 an der Wahl teil. Auf die Kandidaten des unitarischen Verbandes entfielen 152 663, auf diejenigen des Landesverbandes (ITF) 97 305 Stimmen. Die übrigen Stimmen verteilten sich auf den Lokomotivführer-Verband (6 000), die christliche Föderation (2 000), die verschiedenen Organisationen in Elsass-Lothringen und persönliche Kandidaturen.

Der Unitarische Eisenbahnerverband (kommunistisch) stellte zum ersten Male Kandidaten auf. L. Midol begründete diese grundsätzliche Umkehr damit, dass die Eisenbahnverwaltungen seit 1926 diese Organisation vollständig ignorieren. Im Rahmen der gesetzlichen Formen will der Unitarische Verband sich seine Geltung wiederverschaffen.

Unter der Ueberschrift: "Eine Niederlage, die nicht beschämend ist!" schreibt der Kollege Coudon, Secretär des Landesverbandes: "Die Ergebnisse der Wahlen zeigen, dass wir geschlagen sind; wir erkennen es an, ohne dieser Frage zuviel Bedeutung beizumessen. Der Landesverband, von dem man mitunter sagt, er existiere nicht, nimmt sich so schlecht nicht aus.... Jetzt erwarten wir von den unitarischen Delegierten eine rein revolutionäre Aktion, wenn sie in den Regierungssesseln oben Loucheur und anderen sitzen... Wir freuen uns auf das Experiment!"

Lohnbewegung in den Vereinigten Staaten. (ITF) In unserem Bericht vom 26. I. 28 ist ein Irrtum unterlaufen. Der Heizerlohn im Güterzugdienst soll um 0,35 \$ und nicht 0,30 \$ erhöht werden. Wo von Lokomotivgewicht gesprochen wird, ist das Gewicht auf die Antriebsachsen zu verstehen. Die Eisenbahngesellschaften haben den Schiedsspruch zugunsten des Personals der Westdistrikte angefochten. Die Lohnbewegung der Lokomotivführer der Süd-Ost-Linien ist noch immer im Schlichtungsstadium.

Ein neuer Konkurrent für die Eisenbahn. (ITF) Die Presse bringt die Meldung, dass die österreichische Regierung die Baugenehmigung für eine Schwebebahn erteilt hat. Es handelt sich um die Erprobung der neuesten Klügeleien der Technik. Die Fahrzeuge dieser Hängbahn haben die Formen eines Torpedos, werden mit Propeller fortbewegt und sollen 100 Personen in einer Stunde 350 km weit transportieren. Der Bau dieser Bahn erweckt Interesse bei den Transportpekulanten der Grosstädte. Die Eisenbahn wird sich über kurz oder lang mit diesem neuen Konkurrenten nicht mehr messen können.

Elektrifizierung der italienischen Bahnen. (ITF) Nach den Schätzungen des Abgeordneten Martelli, wird Italien im Jahre 1930 etwa 2000 km elektrifizierte Eisenbahnlinien besitzen. Die Wasserkraft Italiens beträgt 20-25 Milliarden Kilowattstunden pro Jahr; der gesamte Elektrizitätsverbrauch für 1927 beziffert sich auf etwa 8 Milliarden Kilowattstunden. Die Bewältigung des Verkehrs der Hauptbahnen würde etwas mehr als eine Milliarde Kilowattstunden erfordern. Die Energiequellen sind also reich genug für die vollständige Elektrifizierung des italienischen Netzes.

Entstaatlichungsbestrebungen in Dänemark. (ITF) Zwei Rechtsabgeordnete haben dem Folketing (2. Kammer) ein Gesetzantrag unterbreitet, durch Verkauf oder Verpachtung die Staatsbahnen dem Privatbetrieb zu übergeben. In seiner Begründung wies einer der Antragsteller auf die Verhältnisse des Auslandes und besonders auf das Beispiel der deutschen Reichsbahn.

Kommerzialisierung der Südslawischen Staatsbahnen. (ITF) Die Kommission zur Kommerzialisierung der Staatsbahnen hat ihre Arbeiten abgeschlossen und das Ergebnis dem Eisenbahnministerium vorgelegt. Es wird die Gründung eines selbständigen Unternehmens nach Art der staatlichen Monopolverwaltung angeregt, das eine selbständige Finanzgebarung und das Recht zur Annahme kurzfristiger Anleihen bis 100 Millionen Dinar haben soll. An der Spitze wird ein auf sechs Jahre gebildeter Verwaltungsrat von zwölf Mitgliedern stehen.

Der Gesetzentwurf über die Kommerzialisierung der Polnischen Staatsbahnen. (ITF) Das polnische Verkehrsministerium hat den Entwurf eines Gesetzes über die Kommerzialisierung der Polnischen Staatsbahnen ausgearbeitet und diesen Entwurf dem Ministerrat zur Beratung und Bestätigung eingereicht. Der Gesetzentwurf steht zunächst nur in allgemeinen Umrissen fest. Wie das Regierungsblatt "Glos Prawdy" in diesem Zusammenhang bemerkt, hat der Kommerzialisierungsplan der Polnischen Staatsbahnen unter den Mitgliedern des Ministerrats viele Gegner.

T r a n s p o r t a r b e i t e r .

Wie der Kraftomnibusverkehr in Österreich sabotiert wird. (ITF) In Österreich haben die Bundesbahnen bei der Regierung durchgesetzt, dass die Omnibusse nicht billiger fahren dürfen als sie selbst; dennoch leidet der Nahverkehr der Bahnen sehr unter dem Kraftverkehr, weil die Omnibusse in viel kürzeren Intervallen fahren und Gebiete erschliessen, in die keine Bahnlinien führen. In wiederholten Fällen hat sich nun das Handelsministerium herbeigelassen, eine gewaltsame Verhinderung des Autobusverkehrs zu versuchen und Konzessionsanträge von ^{zu} Gemeinden auf die Deuer von nahezu einem Jahr unerledigt liegen lassen, offenbar um das neue Kraftwagengesetz abzuwarten, nach dem den Bundesbahnen vor Erteilung von Konzessionen ein Optionsrecht eingeräumt wird. Die "Arbeiter-Zeitung" lässt sich hierzu wie folgt aus; "Es ist klar, dass die Bundesbahnen von dem Optionsrecht Gebrauch machen werden; sie werden die Autobuslinien dann so führen, dass sie unrentabel sind. Dann

werden die Linien wieder eingestellt und die Bundesbahnen sind der Konkurrenz fremder Autobuslinien, die dann nicht mehr errichtet werden können, los".

Die Gemeinde Wiener-Neustadt, deren Autobusverkehr s. Zt. vom Handelsministerium verhindert werden sollte, verfolgt jetzt grosszügige Verkehrspläne, die insbesondere die wirtschaftliche Erschliessung des Burgenlandes für Österreich vorsehen. Die städtische Kraftwagenunternehmung, welche die Autobuslinien ohne Gewinn unterhält, beschäftigt 160 Personen, die grösstenteils aus der Arbeitslosigkeit in das wirtschaftliche Leben zurückgeführt wurden.

Aufhebung der Linksfahrordnung in Tirol? (ITF) Der Tiroler Landtag hat beschlossen, dass die Regierung aufgefordert werden soll, die gefährliche Linksfahrordnung in Tirol bis 1. März, spätestens aber vor Beginn des diesjährigen Fremdensaison zugunsten der Rechtsfahrordnung aufzuheben.

Aus der finnischen Kraftfahrerbewegung. (ITF) Der finnische Transportarbeiter-Verband hat mit einer Kraftverkehrsgesellschaft in Tammerfors einen Tarifvertrag abgeschlossen, der bis Ende April Gültigkeit hat und auf ein weiteres Jahr läuft, falls ihn nicht eine der Parteien bis 15. April kündigt. Danach erhalten die mindestens 3 Monate im Betrieb beschäftigten Kraftfahrer 1 800 Fmk. monatlich, diejenigen mit einer Dienstzeit von mindestens 6 Monaten 2 000 Fmk.. Der Lohn für neu eintretende oder nur seit kurzem beschäftigte Fahrer beträgt 1.700 Fmk. monatlich. Jeder sechste Tag ist ein Ruhetag; ferner wird frei gegeben am 24. Juni (Sonnenwendfeier) und am 23. Dezember (Christabend) ab nachm. 1 Uhr sowie am 1. Mai unter Fortzahlung des Lohnes. Die normale Arbeitszeit beträgt 8 Stunden. Die erste Schicht dauert von 6-11 Uhr vorm., und 2-5 Uhr nachm., die zweite von 11 Uhr vorm. bis 2 Uhr und von 5 Uhr nachm. bis 10 Uhr abends. Ueberstunden werden nach den im Gesetz vorgeschriebenen Sätzen bezahlt. Bei Streitfällen, die sich bei der Anwendung des Tarifvertrages ergeben könnten, wird ein Vertrauensmann die Arbeiter vertreten; dieser hat keine Massregelung zu gewärtigen. Im Krankheitsfalle erhält der Beschäftigte den Lohn auf die Dauer von höchstens 14 Tagen ausbezahlt; er kann nach seiner Gesundung an seine Arbeitsstelle zurückkehren.

Ferner erhält jeder Arbeiter, der mindestens ein Jahr ununterbrochen bei der Firma beschäftigt ist, einen Sommerurlaub von 12 Tagen; bei einer Beschäftigung von mindestens 6 Monaten einen solchen von 7 und nach 3 Monaten einen solchen von 4 Tagen unter Fortbezahlung des Lohnes.

Selbsttätige Benzin-Verkaufsstellen. (ITF) In Amerika ist jetzt eine selbsttätige Benzinverkaufsstelle, ein Benzinautomat, eingeführt worden. Gegen Einwurf eines 25 Cent-Stückes wird eine bestimmte Menge Benzin verabfolgt, die entnommen werden kann. Die Einstellung der abzugebenden Menge geschieht durch die Verkaufsgesellschaft entsprechend dem jeweils gültigen Preis.

Lohnbewegung bei deutschen Flugzeugwerken. (ITF) In einem Lohnstreit zwischen der Leitung der Heinkel-Flugzeugwerke Warnemünde und der Belegschaft wurde vom Schlichter ein Schiedsspruch gefällt, der für die Facharbeiter der Heinkel-Flugzeugwerke Warnemünde eine Erhöhung des Stundenlohnes um 3 Pfennige bis zum 30. Juni 1928 und um einen weiteren Pfennig bis zum 30. September 1928 vorsieht. Die Arbeit soll als durch den Streik nicht unterbrochen gelten. Die noch im Ausstand befindliche Belegschaft ist wieder einzustellen.

Im Zusammenhang mit dem mitteldeutschen Metallarbeiterstreik sind auch die Junckers Flugzeugwerke stillgelegt worden. Es wird jedoch angenommen, dass der Streik keine lange Dauer haben wird.

Verpflegung im Luftverkehr Deutschlands. (ITF) Die Deutsche Luft-hansa wird die in nächster Zeit eintreffenden neuen deutschen Verkehrsflugzeuge mit Verpflegungsbetrieb einrichten. In diesen Flugzeugen wird die "Mitropa" den Passagieren eine ganze Mahlzeit servieren, ähnlich wie in ihren Speisewagen der deutschen Schnellzüge.

Anwendung des Betriebsunfallgesetzes auf die Arbeiter und Angestellten der argentinischen Flugzeugwerke und Luftfahrt. (ITF) Auf Grund einer Verordnung der argentinischen Regierung werden nunmehr auch die Arbeiter und Angestellten im Flugverkehrswesen dem Betriebs-

Einsetzung einer Gemischten Kommission der Kleinbahnen in Belgien. (ITF) Die Gemischte Nationale Kommission der Kleinbahnen Belgiens, deren Bildung durch das Gesetz vom 20. Juli 1927 vorgesehen wurde und welche zur Aufgabe hat, eine Dienstregelung für das bei den Kleinbahnen beschäftigte Personal auszuarbeiten, ist zum ersten Mal am 24. Dezember v. Js. zusammengetreten. Sie hat beschlossen, sich zunächst mit der Gruppierung des Personals und den Löhnen zu befassen und hat zu diesem Zwecke einen Unterausschuss ernannt. Der belgische Zentralverband der Strassen- und Kleinbahnen hatte einen Entwurf für eine derartige Dienstregelung ausgearbeitet, in dem eine bis ins Einzelne gehende Regelung der Anstellungsbedingungen, Arbeitszeit, Löhne, Ferien, des Rechtes der beruflichen Vereinigung, Pension etc. enthalten war. Ein Auszug aus diesem und dem Entwurf der christlichen Organisation, sowie der Vorschläge des Arbeitgeberverbandes ist den Mitgliedern der Kommission übermittelt worden. Der Unterausschuss tagte darauf am 14. und 21. Januar und nahm einmütig einen vom Personal unterbreiteten Eingruppierungsplan an, welcher der nächsten Vollsitzung der Kommission vorgelegt wird. Über die Löhne konnte sich jedoch der Unterausschuss nicht einigen, weshalb auch die beiden voneinander abweichenden Standpunkte der Kommission mitgeteilt werden.

Nachträgliche Annahme des gefällten Schiedsspruches im Lohnstreit bei den deutschen Privatbahnen. (ITF) Der Deutsche Verkehrsbund, welcher laut einer Mitteilung im letzten Pressebericht den Schiedsspruch vom 3. Januar 1928 abgelehnt hatte, sah sich veranlasst, seinen Entschluss zu ändern. Entgegen ihren Erwartungen ist der Schiedsspruch nicht nur vom Arbeitgeberverband für die Deutschen Privatbahnen, sondern auch vom Fachverband der Privateisenbahner, einer christlichen Organisation, die ebenfalls Vertragspartei ist, angenommen worden. Nachdem der Arbeitgeberverband einen Antrag auf Verbindlichkeit nicht gestellt hat und die Bemühungen, das Reichsarbeitsministerium in Tätigkeit zu setzen, ergebnislos waren, hat der Bund beschlossen, den Schiedsspruch nachträglich anzunehmen, damit er an den bevorstehenden Verhandlungen über eine Neueingruppierung der Privateisenbahnbeamten teilnehmen kann.

Die grossen Seehäfen Mitteleuropas und ihr Verkehr. (ITF) In einer kürzlich stattgefundenen Sitzung von Pressevertretern wurden einige interessante Mitteilungen über die im September ds. Js. in Wien abzuhaltende internationale Messe und Ausstellung gemacht. Die Veranstalter der Messe führten aus, dass die Veränderungen, welche die Landkarte Europas nach dem Kriege erfahren hat, zur Folge gehabt haben, dass wichtige Gebiete in Mitteleuropa von ihren bisherigen Seehäfen/und von ausländischen Häfen abhängig gemacht wurden, /angeschnitten/ während andererseits bedeutende Seehäfen, nachdem sie ihres Hinterlandes beraubt worden waren, neue Absatzgebiete erschliessen mussten, wodurch der Wettbewerb mit anderen grossen Hafenplätzen gegenüber der Vorkriegszeit bedeutend verschärft wurde.

Die Ausstellung soll eine Werbeaktion aller am mitteleuropäischen Verkehr beteiligten Häfen im geographischen Mittelpunkt dieser Länder zum Ziele haben durch Darstellung ihrer Leistungsfähigkeit, ihrer Einrichtungen, der von ihnen verfrachteten Waren usw. und durch direkte gegenseitige Fühlungnahme von Interessenten. Ferner sollen Veranstaltungen und Kongresse der leitenden Persönlichkeiten dieser Häfen mit Vertretern der internationalen Eisenbahnverwaltungen stattfinden, die bis heute in den Tarifkämpfen überwiegenden Einfluss hatten. In diesen Aussprachen sollen Vereinbarungen zustandekommen, in denen den Interessen und Wünschen der verschiedenen Häfen Rechnung getragen wird.

Ein neues Lohnabkommen für die Berliner Metalltransportarbeiter. (ITF) Am 2. Januar 1928 trat für die Berliner Metalltransportarbeiter ein neues Lohnabkommen in Kraft, das für Arbeiter über 18 Jahre eine Lohnerhöhung von 4 und 5 Pfennig, für diejenigen unter 18 Jahren eine solche von ca. 7 % vorsieht. Die neuen tariflichen Mindestsätze betragen für Arbeiter über 21 Jahre 74 und 75 Pfennig, für solche unter 21 Jahren 59 und 65 Pfennig; für Frauen über 18 Jahren 52 Pfennig, für männliche Jugendliche 28½ bis 49 Pfennig und für weibliche (alle unter 18 Jahren) 28½ bis 45 Pfennig.

Dieses Abkommen gilt bis 30. Juni 1928, wonach es mit einmonatiger Frist am 1. jeden Monats gekündigt werden kann. Der Verband ist mit diesem Ergebnis nicht zufrieden.

S e e l e u t e .

Lohnerhöhung für die Weserschiffer. (ITF) Der staatliche Schlichter hat für die Weserschiffahrt einen Lohnschiedsspruch gefällt, der eine Lohnerhöhung von 6% für sämtliche Gruppen vorsieht. Der Aufschlag für verheiratete Matrosen und Heizer wird von 10 auf 12% erhöht. Die Parteien haben sich bis zum 7. Februar zu dem Schiedsspruch zu äussern.

Lohnstreit in Norwegen. (ITF) Die norwegischen Reeder haben sämtliche Tarifverträge gekündigt. Die Ubereinkünfte für die Auslandsfahrt liefen am 31. Januar ab. Bei den zwischen der norwegischen Matrosen- und Heizer-Union und dem Reederverband stattgefundenen Verhandlungen bestanden die Reeder auf einer Lohnreduktion um 17½ Prozent, weshalb die Unterhandlungen scheiterten. Daraufhin kündigten die Matrosen und Heizer ihre Stellen zum 1. Februar. Der Reichsschlichtungsmann hat die Parteien zu einem Vermittlungsversuch einberufen; er wird wahrscheinlich auf Grund der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen ein Verbot gegen den Ausstand erlassen. Die Ubereinkunft in der Nahfahrt läuft am 31. März ab.

Der Schiffsbau im Jahre 1927. (ITF) Lloyds Register of Shipping veröffentlicht folgende Übersicht über die Zunahme der Welthandelsflotte im Jahre 1927:

	<u>31. Dezember 1927</u>	<u>31. Dez. 1926</u>
	B.R.T.	B.R.T.
Grossbritannien und Irland	1 579 713	760 084
Deutschland	472 295	211 062
Italien	183 216	239 776
Holland	174 887	145 005
Frankreich	115 029	143 068
Schweden	100 700	39 127
Dänemark	97 710	41 142
Vereinigte Staaten	97 370	151 635
Russland	87 658	54 420
Japan	68 870	43 060

Vergleicht man die Ziffern für die Jahre 1926 und 1927, so ersieht man, dass der Raumgehalt in Grossbritannien und Irland, Deutschland, Dänemark und Schweden um mehr als das Doppelte zugenommen hat, derjenige Hollands, Russlands und Japans zeigt eine kleine Steigerung und die Vereinigten Staaten, Frankreich und Italien sind im Schiffsbau zurückgegangen. Die Weltstellung dieser Staaten hat sich dadurch etwas verschoben. Lloyd's Register führt aus, dass Grossbritannien und Irland die einzige Gruppe ist, die ihre seitherige leitende Stellung beibehalten hat. Deutschland ist von dritter an die zweite, Holland von der fünften an die vierte, Schweden von der zehnten an die sechste und Dänemark von der neunten an die siebte Stelle vorgerückt. Die Vereinigten Staaten mussten von der vierten auf die achte, Russland von der siebenten an die neunte und Japan von der neunten an die zehnte Stelle treten.