

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
 FERNSPRECHER 20186

Nr. 4

Amsterdam, den 23. Februar 1928

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

Eisenbahner.

Die technische Vervollkommnung des Autos bedroht die Eisenbahnen noch mehr. (ITF) Es verlautet, dass die Firma Andersen-Kiel, das Problem des Autozuges endgültig gelöst hat. Sie hat einen Anhängewagen gebaut, der genau die Spur des Motorwagens einhält in Kurven und Doppelkurven. Die Anzahl der Anhängewagen kann beliebig, je nach Stärke des Motorwagens erhöht werden, ohne dass eine Abweichung von der Spur des Motorwagens zu befürchten ist.

Der Anhängewagen kann in jeder Richtung fahren. Eine automatische Bremse tritt in Tätigkeit, sobald die Kuppelung des Fahrzeuges auf Widerstand des vorherlaufenden Wagens stösst. Die Bremsung erfolgt ebenfalls selbsttätig bei Kupplungsbruch.

Der Preis dieses Wagens soll zwischen 35 und 50% des Preises eines Lastkraftwagens von gleicher Leistungsfähigkeit schwanken.

Verfolgung der Eisenbahnergewerkschaft in Chili. (ITF) Mit hochtrabenden Phrasen trat der jetzige Diktator Chilis seine Regierung an. Er versprach den Berufsverbänden weitgehendsten Schutz und erklärte: "Die Arbeiterorganisation und besonders die Gewerkschaften verrichten eine soziale, für den Staat unter den gegenwärtigen Verhältnissen unentbehrliche Funktion!"

In einem Hilferuf an die argentinischen Eisenbahner -- deren Organisation der I.T.F. angeschlossen ist -- schreibt die chilenische Eisenbahnergewerkschaft: "Die Eisenbahnbehörden erneuern ihre systematische Verfolgung mit einer bisher ungekannten Roheit. Die Garantien sind zu einem leeren Begriff geworden. Das Koalitionsrecht wird auf dem gesamten Eisenbahnnetz brutal unterdrückt. Die gewerkschaftliche Korrespondenz läuft die Gefahr der schwarzen Zensur."

Um den unerträglichen Verfolgungen zu entgehen, ist der Sekretär des Verbandes, Santiago Ramirez, in die Wohnung eines Kameraden geflüchtet, von wo aus er im Geheimen die Verbandsgeschäfte erledigt. Die argentinische Eisenbahnerzeitung hat eine chilenische Rubrik eröffnet, wird nach Chili geschmuggelt und unter die chilenischen Eisenbahner verteilt.

Eisenbahnerlos in China. (ITF) Der Pekinger Verkehrsminister hat an alle Eisenbahnverwaltungen ein Rundschreiben gerichtet, worin er anordnet, dass die Monatslöhne in jedem Falle voll ausgezahlt werden müssen, ungeachtet finanzieller Schwierigkeiten. Ferner schreibt das Rundschreiben vor, dass die Arbeitszeit durch Vorschriften zu beschränken sei und dass Ueberstunden bezahlt werden müssen.

Das illustriert zur Genüge, dass die chinesischen Eisenbahner nicht um ihr Los zu beneiden sind.

Die Klagen der Danziger Eisenbahner vor dem Internationalen Gerichtshof. (ITF) Die Danziger Eisenbahner erachten sich in mehrfacher Hinsicht geschädigt durch die Behandlung, welche die Polnische Staatsbahnverwaltung ihnen zuteil werden lässt. Sie haben die Verwaltung vor den Danziger Gerichten verklagt. Die Verwaltung erkennt die Urteile dieser Gerichte jedoch nicht an.

Die Angelegenheit kam schliesslich vor den Völkerbundsrat. Um in der Streitfrage um die Zuständigkeit der Danziger Gerichte zu entscheiden, hat er ein Gutachten des Internationalen Gerichtshofes im Haag beantragt. Eine Reihe angesehener Juristen verhandeln zur Zeit darüber wie der Völkerbundsrat zu beraten sei.

Arbeitszeitverhandlungen bei der Reichsbahn. (ITF) Die Arbeitszeit der Arbeiter der Reichsbahn wird durch Tarifvertrag geregelt. Verhandlungen führten im April 1927 zu einer Verkürzung der Arbeitszeit. Jedoch fallen etwa 30.000 Arbeiter unter die für die Beamten im Betriebs- und Verkehrsdienst gültigen Dienstdauervorschriften. Bezüglich dieser 30 000 Mann wurde am 7. April 1927 zwischen der Reichsbahn und den vertragschliessenden Gewerkschaften vereinbart:

"Die Hauptverwaltung wird bestrebt sein, die nach den Dienstdauervorschriften zulässige Höchstarbeitszeit etwa entsprechend der jetzt vereinbarten Verringerung der Arbeitszeit der nicht unter die Dienstdauervorschriften fallenden Arbeiter zu kürzen".

Die Verwaltung hat diese Verpflichtung umgangen, indem sie zwar einer unzulänglichen Verkürzung der Arbeitszeit zustimmte, andererseits aber eine Verkürzung der Schichtzeit verweigerte. Die Höchstgrenze der Arbeitszeit ist von 60 auf 57 Stunden im 7-tägigen Zeitraum herabgesetzt worden.

Bemerkenswert ist der Hinweis, der Verwaltung, dass endlich einmal Ruhe in der Frage der Dienstdauervorschriften eintreten müsse. Die Gewerkschaften haben versichert, dass ohne nennenswerte Zugeständnisse diese Ruhe nicht zu erwarten sei.

Gegen die Besoldungsreform der deutschen Reichsbahn. (ITF) Der Einheitsverband hat gegen die Besoldungsreform der Reichsbahngesellschaft bei der Regierung Einspruch erhoben.

Die Organisation protestiert gegen die Ausschaltung der gewerkschaftlichen Mitwirkung an der Reform, gegen die förmliche und inhaltliche Abweichung der Besoldungsordnung der Reichsbahn von der Besoldungsordnung der Reichsregierung. Etwa 100 000 Eisenbahnbeamte sind durch die Besoldungsordnung der Reichsbahn schlechter gestellt als wie ihre Kollegen der anderen Reichsverwaltungen.

Bevorstehende Lohnkämpfe in Irland. (ITF) Die Irischen Eisenbahngesellschaften erachten sich durch den Schiedsspruch des Nationalen Lohnrates vom 29. Dezember v. Js. nicht geschlagen. Sie beantragen neue Lohnkürzungen und zwar: 1 sh pro Tag auf dem Lohn aller Lokomotivführer und-Heizer der Hauptlinien; 1 bis 3 sh pro Tag auf dem Lohn aller Lokomotivführer auf Nebenbahnen und im Rangierdienst, Verlängerung der täglichen Fahrstrecke von 120 auf 150 Meilen (1 Meile = 1 km 609), Verlängerung der Schichtzeit von 10 auf 12 Stunden dort, wo Arbeitsunterbrechungen vorliegen.

Der Eisenbahnerverband und die Gewerkschaft des Lokomotivpersonals sind entschlossen, im Widerstand alle zu Gebote stehenden Waffen zu gebrauchen. Infolge der Haltung ihrer Delegierten in der 1. Schlichtungsinstanz (Central Wages Board) konnte keine Einigung erzielt werden. Die Angelegenheit wurde der 2. Schlichtungsinstanz (National Wages Board) überwiesen, welche demnächst zusammentritt.

Lohnbewegung in Polen. (ITF) Die polnische Regierung hat zu wiederholten Malen den Eisenbahnern Lohnerhöhungen versprochen. Es blieb aber beim Versprechen. Nunmehr haben die Eisenbahnerverbände der Regierung eine Denkschrift zugestellt, enthaltend Forderung auf 25% Erhöhung ab 1. April.

Die Amerikanischen Löhne steigen. (ITF) Der Durchschnittslohn der amerikanischen Eisenbahner weist seit 1923 eine Steigerung auf, während der Personalbestand in derselben Zeit um etwa 8% sinkt.

Nachstehend die Liste einiger Durchschnittsstundenlöhne:

	Okt. 1923: \$	Ort. 1927: \$
Bürobeamter (Klasse B)	0,578	0,629
Streckenarbeiter	0,353	0,356
Wagenmeister (Güterdienst)	0,672	0,708
Elektriker	0,735	0,768
Maschinisten	0,743	0,781
Ladearbeiter	0,441	0,458
Güterzugführer	0,739	0,811
Güterzugbremsen	0,574	0,643
Güterzuglokführer	0,901	0,985
Güterzuglokeheizer	0,67	0,753

Weitere Verschlechterung der Arbeitsbedingungen auf den jugoslawischen Staatsbahnen. (ITF) Zu dem in unserem Bericht vom 26. Januar ds. Js. besprochenen Entwurf des Arbeitsvertrages, hat der Eisenbahnminister ein Kapitel hinzugefügt. Darin sind Ferien vorgeschlagen ab dem 7. Dienstjahr von 5-14 Tagen für Eisenbahner unter 50 Jahren und 25 Tage für Bedienstete über 50 Jahre. Jedoch werden diese Ferien um die Dauer der Erkrankungen gekürzt.

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

Verschmelzung von Transportarbeiterorganisationen in der Schweiz.

(ITF) In Ausführung eines Beschlusses, der im Laufe des letzten Jahres gefasst wurde, erfolgte am 29. Januar die Verschmelzung zwei Baseler Gewerkschaften: Fuhrleutegewerkschaft und Transportarbeiterverband. Die neue Vereinigung zählt rund 500 Mitglieder.

Die Dünkirchener Hafendarbeiter verweigern weiterhin die Ueberzeitarbeit. (ITF) In einer Versammlung am 3. Februar ds. Js. beschloss die Hafendarbeiter, den früher gefassten Beschluss, jegliche Ueberzeitarbeit zu verweigern, aufrecht zu erhalten. Dieser Beschluss gibt zu Klagen der Arbeitgeber Anlass, da die **Entladung der Schiffe nicht mehr in einigen Stunden beendet werden kann, sondern die Schiffe meist einen Tag länger liegen bleiben müssen.**

Die holländischen Hafendarbeiter stellen neue Forderungen. (ITF) Der Allgemeine Transportarbeiterverband Hollands hatte in letzter Zeit eine aktive Mitgliederwerbung betrieben. Im Anschluss daran stellt der Verband an die Arbeitgeber in den Häfen die folgenden vier Forderungen:

- 1) Einen jährlichen Erholungsurlaub mit Lohn von sechs Tagen für die ständigen Dockers, und einen Tag mit Lohn für jede der im Vorjahr geleisteten 75 Arbeitsschichten für die Gelegenheitsdockers;
- 2) Anspruch auf eine beitragsfreie Mindestpension von 10 Gulden pro Woche nach Vollendung des 25. Dienst- und des 65. Lebensjahres;
- 3) Mitbestimmungsrecht der Arbeiterorganisation bei der Hafendarbeiter-Registrierung, durch Errichtung besonderer Kommissionen;
- 4) Revision der Arbeitsregelung: a) besonders in Bezug auf die Verteilung der Tag- und Nachtarbeit, die Beschwerden gegen die gegenwärtigen Lohn- und Akkordsätze, Garantie der Ausbezahlung des Tagelohns (Minimum 2 Schichten) an Gelegenheitsarbeiter; b) Festsetzung der Arbeitsbedingungen auf dem Wege des Vertrags zwischen Arbeitgeber und Verband.

Der Verband appelliert an alle Hafendarbeiter zur Unterstützung dieser Forderungen.

Neuer Arbeitsvertrag für die Strassenbahner der Toulouser Gegend.

(ITF) Der Verband des Personals der öffentlichen Transportbetriebe der Toulouser Gegend (Mitglied der französischen Transportarbeiter-Föderation) hat die Verhandlungen mit der Betriebsgesellschaft erfolgreich abgeschlossen.

Ausser einer allgemeinen Erhöhung der Löhne hat der Verband einen ab dem 1. Januar gültigen Tarifvertrag erzwungen. In dem Vertrag erkennt die Gesellschaft den Verband an; es ist vereinbart, dass Bedienstete der Gesellschaft Urlaub ohne Lohn für die Ausübung eines gewerkschaftlichen Mandats erhalten, während das Dienstalter und die Beförderungsrechte weiterlaufen. Während des Urlaubs bleiben die Gewerkschaftsfunktionäre im Besitz ihrer Freifahrkarte. Neueinstellungen und Ernennungen erfolgen im Benehmen mit den Gewerkschaftsdelegierten. Die Diensterteilungen werden unter Mitwirkung des Verbandes aufgestellt. Weiter ist im Vertrage vorgesehen:

Die Gesellschaft kann weibliche Bedienstete nur dann einstellen, wenn die Anwerbung von männlichen Bediensteten unmöglich ist. Nur in dem Falle, wo unter dem dienstaktiven Personal keine befähigten Bewerber sind, können Stellen mit neuen Kräften besetzt werden. Während der Dauer der Militärübungen werden der volle Lohn und die Familienzulage durchgezahlt. Der Vertrag gewährleistet die absolute Anwendung des Achtstundentages und des wöchentlichen Ruhetages, sowie eine Erhöhung der Familienzulagen und die Gewährung von Freifahrtscheinen an die Familienmitglieder der Bediensteten.

Lohnerhöhung bei den Antwerpener Strassenbahnen. (ITF) Die Antwerpener Strassenbahngesellschaft hat einer Forderung des Verbands nachgegeben und ab 1. Januar eine Lohnerhöhung von 0,50 frs. pro Tag bewilligt. Die Gesellschaft hat sich nur für den Monat Januar verpflichtet und bei den Behörden Antrag auf Tarifierhöhung gestellt. Wenn diesem Antrag stattgegeben wird, erfolgt die endgültige Regelung der Löhne, der Uniformfrage und anderer schwebenden Angelegenheiten wahrscheinlich auf dem Vertragswege. 19

Lohnerhöhung bei den Strassenbahnen von Chicago. (ITF) Der Verband der Chicager Strassenbahner hat durch schiedsgerichtliche Vermittlung den Abschluss eines Tarifvertrages erzielt. Derselbe ist gültig für 2½ Jahre und gewährt im ersten Jahre eine Erhöhung des Stundenlohns um 1 Dollarcent und eine weitere Erhöhung um 1 Cent ab dem 2. Jahre. Die Gesellschaft übernimmt ausserdem die Versicherungen des Personals.

Zunahme der Unfälle in holländischen Häfen. (ITF) Die Anzahl der Unfälle in den holländischen Häfen betrug:

Hafen:	1913	1920	1922	1924	1925	1926
Rotterdam	4 599	2 531	3 184	3 622	3 723	4 661
Amsterdam	1 361	1 258	1 056	1 718	1 872	1 711
Andere	116	278	479	627	623	773
Insgesamt	6 076	4 067	3 719	5 957	6 218	7 145

Eine Untersuchung von 6 844 der 7 145 Unfälle in 1926 ergab, dass 1 224 Unfälle keine Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatten, während 1 342 Unfälle Arbeitsunfähigkeit während einer Woche oder weniger verursachten; 3 450 Unfälle verursachten Arbeitsunfähigkeit von ein bis drei Wochen. 544 Unfälle zogen Arbeitsunfähigkeit von unbestimmter Dauer nach sich, während 40 Unfälle einen tödlichen Ausgang hatten.

Es ist schwer, die relative Steigerung der Unfälle einzuschätzen, denn es muss mit manchen veränderlichen Einflüssen gerechnet werden, die günstig oder anders auf die Sicherheit wirken, wie die Gattungen der beförderten Güter, das Verhältnis der Menge maschinell verladener Güter zu der Menge nicht maschinell verladener Güter, Quantität der Güter, Anzahl der beschäftigten Arbeiter, Zeit der Beschäftigung, usw. jedoch unter diesen Vorbehalten beweisen die Zahlen eine Verschlechterung der Sicherheitsverhältnisse und unterstreichen die Notwendigkeit der Bemühungen der I.T.F. zur Förderung der Schutzmassnahmen für die Hafendarbeiter.

Streikende Automobilisten. (ITF) Im Verfolg unserer Notiz in No. 1 des Presseberichtes können wir mitteilen, dass die infolge des schlechten Zustandes der Strassen von Korsika eingeleitete Bewegung der kleinen Kraftwagenbesitzer nach einem von dem Allgemeinen Kraftfahrer-Verband von Ajaccio proklamierten Generalstreik zu einem günstigen Abschluss geführt hat. Die verantwortlichen Behörden, welche sich stets geweigert hatten, den berechtigten Beschwerden abzuhelfen, haben sich bereit erklärt, die Strassen so bald wie möglich instandzusetzen.

Der Kampf um den Strassentransport in England. (ITF) Der Vorstand des englischen Transportarbeiter-Verbandes hat anlässlich der von den Eisenbahnen eingereichten Gesetzanträge zwecks Unterhaltung von Kraftwagenlinien folgende Entschliessung angenommen: "Der Vorstand des Transportarbeiter-Verbandes erklärt nach Prüfung der von den Eisenbahngesellschaften zum Zwecke des Erwerbs und Betriebes von Strassenfahrzeugen gestellten Gesetzentwürfen, dass das Parlament seines Erachtens den Eisenbahngesellschaften die von ihnen geforderten Befugnisse nicht erteilen sollte. Der Vorstand ist der Auffassung, dass von der Gewährung weiterer Befugnisse durch das Parlament das Verkehrsministerium ermächtigt werden müsste, eine besondere Einrichtung zu schaffen, die sich mit der Angleichung und Regelung des Strassentransportgewerbes sowohl in bezug auf die Personen-als auch die Warenbeförderung zu befassen hätte. Ferner ist der Vorstand der Meinung, dass Konzessionen zum Betrieb öffentlicher Fahrzeuge von einer Empfehlung durch rechtmässig eingesetzte Körperschaften des Transportgewerbes abhängig gemacht werden sollen.

Arbeiter-Motorfahrer in Österreich. (ITF) Wie sehr das Motorrad unter den Arbeitern Eingang gefunden hat, geht aus einer Mitteilung der Motorfahrersektion des Arbeiter-Radfahrerbundes im "Zeitrad", Organ der österreichischen Transportarbeiter, hervor. Diese erst seit einem Jahre bestehende Sektion hat eigene Statuten, auf Grund derer bei Unfällen wirksame Unterstützung verliehen wird. Die Mitglieder erhalten bei einer Verletzung, die ihnen die Fortsetzung der Fahrt unmöglich macht, die Transportkosten für sich und die Maschine ersetzt. Bei Sturz mit folgender Erwerbsunfähigkeit wird ein täglicher Unterstützungsbeitrag von drei Schilling gewährt, ferner Rechtsschutz und bei zollerlagfreiem Grenzübertritt in die Nachbarstaaten internationale Führerscheine und Fahrtausweise.

Seeleute.

Ein erfreulicher Präzedenzfall. (ITF) Das faschistische Arbeitsgericht billigt die Forderungen der Seeleute. Trotz der zahlreichen in den letzten Jahren erfolgten Verschlechterungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Seeleute haben die Reeder eine weitere Lohnherabsetzung von 20% durchzuführen versucht. Die faschistische Seeleuteföderation hat sich dem widersetzt und hat die Sache beim Berufungsgericht für Arbeitsstreitigkeiten in Rom anhängig gemacht. Dasselbe fallte ein Urteil, wonach die alten Heuern bis zum 30. Juni 1928 ausbezahlt werden müssen. Der Unterschied zwischen den Heuern der Besatzung der Passagierdampfer und der kombinierten Passagier- und Frachtdampfer einerseits und der Frachtdampfer andererseits muss so ausgeglichen werden, dass die Monatsheuer der Vollmatrosen in der ersten Gruppe um 15 Lire und in den anderen Gruppen entsprechend herabgesetzt wird. Wird von einer der Parteien die Ausserkraftsetzung der Entscheidung nicht mindestens 2 Monate vor dem 30. Juni beantragt, so ist sie auf weitere 6 Monate rechtsgültig. Unter diese Entscheidung fallen nicht die Segelschiffe und die vom Staat subventionierte Handelsflotte.

Das Arbeitsgericht hat also gegen die Reeder und zu Gunsten der faschistischen Seeleuteföderation entschieden.

Aus der Urteilsbegründung sei der folgende bemerkenswerte Abschnitt wiedergegeben: "Die Reedereien begründen ihre Forderungen nicht nur mit der gegenwärtigen Krisis, welche die Kauffahrt durchmacht und dem angeblich hohen Stand der Heuern, sondern auch mit einem Argument, welches wir nicht vollständig annehmen können, nämlich mit der unvermeidlich infolge der Stabilisierung eintretenden Senkung der Lebenshaltung. ^{Können} Niemand zweifelt daran, dass die Verbilligung der Lebenshaltung eintreten muss, aber es ist sicher, dass bis jetzt die Auswirkung der Aufwertung und der Stabilisierung geringfügig gewesen sind. Es scheint folglich im Moment nicht gerechtfertigt, dem Antrage der Reeder stattzugeben."

Anderung des finnischen Seemannsgesetzes. (ITF) In dritter Lesung hat der finnische Reichstag eine Änderung des Seemannsgesetzes ohne Debatte genehmigt. Es handelt sich um ein Verbot gegen die Verwendung weiblicher Arbeitskräfte an Bord von Frachtschiffen in der grossen Fahrt.

Der Achtstundentag auf See. (ITF) Die Gewerkschaftszentrale Kaliforniens hat auf Ersuchen des Internationalen Seeleute-Verbandes in Amerika die Einführung des Dreiwachensystems an Bord von Schiffen gefordert, was dem Achtstundentag gleichkommt.

Der indische Seemannsverband hat in einer Resolution den Achtstundentag, bzw. die 48-Stundenwoche für die Seeleute gefordert und die Behörden ersucht, für baldmöglichste Verwirklichung dieser Forderung auf sämtlichen Schiffen Sorge zu tragen.

In der deutschen Handelsflotte war bisher das Dreiwachensystem für Heizer auf Schiffen von über 2 000 t in der Nord- und Ostseefahrt eingeführt. Bei den letzten Verhandlungen mit den Reedern ist es dem Deutschen Verkehrsbund gelungen, dieses System auch für Schiffe mit einem Raumgehalt von 1 600 und mehr Tonnen durchzusetzen.

Ein Angriff auf den staatlichen Schlichtungszwang in Deutschland.

(ITF) Die Reeder in der deutschen Rheinfahrt haben in einem an verschiedene Behörden gerichteten Schreiben, worin die Notlage der Binnenschifffahrt in den buntesten Farben geschildert wird, Steuererleichterungen und Befreiung vom staatlichen Schlichtungszwang gefordert. Der Deutsche Verkehrsbund sieht darin den Auftakt zu einer allgemeinen Offensive gegen die Sozialpolitik in der Schifffahrt im allgemeinen und der Binnenschifffahrt im besonderen.