



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 5

Amsterdam, 8. März 1928.

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

Eisenbahner.

Die Lohnforderungen der deutschen Eisenbahnarbeiter. (ITF) Nach Kündigung des Lohnvertragvertrages haben die Gewerkschaften folgende Forderungen bei der Verwaltung gestellt: 10 Pfennig Erhöhung pro Stunde für alle Arbeiter; durchgehende Löhnung (Bezahlung der Sonn- und Feiertage) und eine besondere Lohnaufbesserung in Ostdeutschland. Die Reichsbahngesellschaft hat sich auf weitere Verhandlungen nicht eingelassen und beim Arbeitsministerium Schlichtung beantragt.

Eintags-Streik in Britisch-Indien. (ITF) Die Arbeiter der Werkstätten in Lillooha (E.I.Rly.) klagten seit geraumer Zeit über die unmenschliche Behandlung, die ihnen seitens der Eisenbahngesellschaft und ihrer Beamten zuteil wurde: grenzenlose Grobheit des Aufsichtspersonals, willkürliche Lohnkürzungen, Verweigerung jeglichen Urlaubs. Die Warnung des Verbandes fruchtete nichts.

In der letzten Januarwoche platzte die Bombe: Zehntausend Arbeiter traten plötzlich in den Streik. Das half. Eine Unterredung zwischen den Vertretern des Verbandes und der Verwaltung wurde unmittelbar in die Wege geleitet. Die Streikenden nahmen die Arbeit wieder auf als ihnen versichert wurde, ihren Beschwerden würde schleunigst abgeholfen. Ausserdem musste die Gesellschaft sich verpflichten, den Lohn für die beiden halben Streiktage fortzuzahlen.

Lohnbewegungen in Tunis. (ITF) Auf Grund der Besoldungsreform bei den französischen Bahnen hat das Personal der Eisenbahnen in Tunis Lohnforderungen gestellt. Die Gewerkschaften verbinden mit dieser Forderung einen Antrag auf Erhöhung der Ortszulagen.

Lohnbewegung in den Vereinigten Staaten. (ITF) Über die Forderungen der Lokomotivführer der Süd-Ost-Bahnen wurde ein Schiedsspruch gefällt, welcher für 6 000 Mann eine Aufbesserung von etwas mehr als 7% bedeutet. Die Erhöhungen betragen:

0,42-0,47\$ pro Tag im Personenzugdienst;
 0,44-0,57\$ " " " Güterzugdienst;
 0,44-0,52\$ " " " Rangierdienst;
 0,48-0,60\$ " " " Lokaldienst;

Gefordert war eine Erhöhung von 15%. Die Forderung auf Speziallöhne für Elektrolokführer und einer nach dem Gewicht auf den Antriebsachsen berechneten Zulage für die Mallet-Lokomotivführer wurde abgewiesen. Die Vertreter des Verbandes haben den Schiedsspruch nicht unterzeichnet.

Die englischen Eisenbahngesellschaften können Autoverkehr betreiben. (ITF) Der Gesetzantrag der Eisenbahngesellschaften Englands, womit um die Ermächtigung nachgesucht wird, Strassentransportlinien einzurichten, ist im Unterhaus mit 399 Stimmen gegen 42 in zweiter Lesung angenommen worden. Demnach ist nicht zu erwarten, dass in der Endabstimmung eine Mehrheit gegen den Antrag stimmen wird. Ein ernstlicher Widerstand im Oberhause ist ebenfalls unwahrscheinlich.

Die Rottenarbeiter der Vereinigten Staaten sind unzufrieden. (ITF) Der Verband der Rottenarbeiter in den Vereinigten Staaten hat an die Öffentlichkeit einen Aufruf bezüglich der Löhne gerichtet. Durch die amtlichen Statistiken wird nachgewiesen, dass der Durchschnittslohn der 213 289 Rottenarbeiter 884\$ pro Jahr, d.s. 10% weniger als in 1921, beträgt, während seit dieser Zeit die Kosten der Lebenshaltung merklich gestiegen sind. "Dieser Lohn steht unter demjenigen aller anderen unqualifizierten Arbeiter" heisst es in dem Aufruf. Da die Eisenbahngesellschaften sich weigern, die Löhne

aufzubessern, erwägt die Organisation, ob nicht zum Streik gegriffen werden müsse.

22

Die Errichtung von Werkvereinigungen ist in Amerika verboten. (ITF) Der Verband der Eisenbahnbeamten Amerikas hat drei höhere Beamte der Southern Pacific-Gesellschaft verklagt, weil diese mit Geldmitteln des Unternehmens eine gesellschaftseigene Werkvereinigung errichtet hatten.

Richter Hutcheson (Houston-Texas) verurteilte das Bestreben des Arbeitgebers, sich in Angelegenheiten der Personalorganisation einzumischen, und hat die Auflösung der gesetzwidrigen Vereinigung angeordnet. Die Gesellschaft muss dem Anwalt des Verbandes 2 000\$ Honorar zahlen und den Verband entschädigen. Den Führern der gelben Werkvereinigung wurde mit Gefängnis gedroht, wenn die durch ihr Treiben dienstlich geschädigten Mitglieder des Verbandes nicht in ihre früheren Rechte wiedereingesetzt würden.

Drohender Personalabbau in Polen. (ITF) Die Verwaltung der polnischen Staatsbahnen hat einen Rationalisierungsplan aufgestellt, welcher die Aufnahme einer Anleihe erleichtern soll. Der Plan bildet einen Bestandteil des Kommerzialisierungsprojektes und bezweckt in erster Linie eine Verminderung der Personalausgaben. Dies dürfte auf die bevorstehende Lohnbewegung der polnischen Eisenbahner stark beeinträchtigend wirken.

Die Elektrifizierung der Eisenbahnen. (ITF) Die ungarischen Staatsbahnen haben die Unternehmer angewiesen, mit dem Bau eines Dampfkraftwerkes in Transdanubien zu beginnen. Das 90 000 P.S. starke Werk wird die in Ungarn liegende Strecke der Linie Budapest-Wien mit Strom versorgen.

Die polnische Regierung hat eine Denkschrift des "Elektrotechnischen Verbandes" erhalten, worin dieser auf die Elektrifizierung der polnischen Bahnen drängt.

Das Verkehrskommissariat der Sowjetunion hat den staatlichen Elektrotrust zur Elektrifizierung der Linie Moskau-Charkow-Donetzbecken und der Linie Batum-Tiflis beauftragt.

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

Streik Amsterdamer Kraftdroschenführer. (ITF) Am Montag, den 5. März wurde für die Renault-Garage, einer der grössten Kraftdroschenbetriebe der Stadt Amsterdam, der Streik proklamiert. Anlass dazu gab eine Mitteilung der Direktion, dass die Abendschicht bis morgens 4 Uhr durcharbeiten müsse, da Arbeit in Aussicht stände. Die Chauffeure zeigten dazu wenig Lust, weshalb ihnen Geldbussen auferlegt wurden; ferner mussten sie aussetzen. Wer damit nicht einverstanden war, konnte Hut und Mantel nehmen und gehen. Langwierige Verhandlungen zwischen der Organisation und der Geschäftsleitung haben noch zu keinem Ergebnis geführt.

Neue Warnsignale im Pariser Strassenverkehr. (ITF) Am 23. Februar tagte zu Paris der ständige Verkehrsausschuss, der eine Reihe von Beschlüssen über die Signalgebung und Regelung des Fussgängerverkehrs angenommen hat. Danach bedeuten rote Lichtsignale Aufhaltung oder Absperrung des Verkehrs, grüne dessen Verlangsamung und blaue die Freigabe der Fahrt. Signale sind:

- 1.) 50 auf 70 cm grosse Signalscheiben, die Lichtsignale in vorgeannten Farben geben. Auf einer der beiden Flächen tragen sie eine Aufschrift, wie "Gesperrt", "Fussgänger", "Reiter", "Schüler", "Übergang" etc.
- 2.) Grüne Lichtsignale, welche die Kurvengrenzen anzeigen.
- 3.) Pfeile zur Bezeichnung der an Kreuzungen oder auf Einbahnstrassen einzuhaltenden Fahrtrichtung.
- 4.) Ein Doppelstrich mit 2 m. Abstand zur Bezeichnung des Passantenübergangs.
- 5.) Ein Rechteck, das die für das Verweilen auf der Fahrbahn verbotenen Stellen anzeigt.
- 6.) Ein Kreis oder eine Ellipse, die an gewissen Kreuzungen die Kurvengrenzlinien ersetzen. Die Linien werden mittels Metallstücken auf dem Boden gezogen.
- 7.) Lautsignalapparate mit rotem Lichtsignal zur Aufhaltung und Freigabe des Verkehrs.

8.) Blinklichter (rot, grün und blau), um die Aufmerksamkeit auf besondere Vorschriften zu lenken.

Die Beschlussfassung über einige andere Verkehrsfragen ist, da diese erst näher geprüft werden müssen, zurückgestellt worden. Die neue Regelung für den Fussgängerverkehr verbietet das unnötige Verweilen auf der Fahrbahn; beim Übersetzen ist die kürzeste Strecke, d.h. in senkrechter Richtung zu den Gehsteigen, zu nehmen; Kreuzungen dürfen nicht schräg übersetzt werden usw.usw.

Überfälle auf Kraftfahrer. (ITF) Die Fälle, wo Kraftfahrer besonders in später Nacht von Räubern angefallen, ihres Geldes und bisweilen sogar ihres Lebens beraubt werden, häufen sich immer mehr. Der französische Transportarbeiter-Verband hat daher an den Minister des Innern ein dringendes Schreiben gerichtet und darin unter Hinweis auf die besonderen, bei den Kraftdroschkenführern bestehenden Verhältnisse ersucht, diesen das Recht zum Waffentragen zu gewähren. Er führte aus, dass diese Arbeiter, die auf Grund besonderer Vorschriften gezwungen sind, jedermann an die entlegensten Orte zu bringen, durch Mitführung einer Waffe weit weniger derartigen Gefahren ausgesetzt seien.

Transport von Kraftwagen durch die Eisenbahn in England. (ITF) Die englischen Eisenbahngesellschaften transportieren ab 1. März bis zum Jahresende Privatkraftwagen, bei denen sich mindestens zwei erwachsene Personen befinden, auf eine Mindestentfernung von 50 Meilen zum Tarif von 3 d. per Meile (1,609 km) auf Rechnung und Gefahr des Wagenbesitzers. Diese Vergünstigung wurde bisher nur bei Hin- und Rückfahrten gewährt.

Umstellung einer Strassenbahn zum Omnibusbetrieb in der Schweiz. (ITF) Auf der Strecke Schlieren-Dietikon hat die Limmattalstrassenbahn den Trambetrieb eingestellt und denselben durch einen Kraftlinienverkehr ersetzt.

Die tschechoslowakischen Kraftfahrer kämpfen für eine Pensionsversicherung. (ITF) Eine Abordnung des Kraftfahrerverbandes ist am 18. Februar beim Regierungskommissar der Pensionsversicherungseinrichtung vorstellig geworden um zu beantragen, dass auch die Kraftfahrer in den Entwurf für ein neues Pensionsversicherungsgesetz aufgenommen werden. Sie verwiesen dabei besonders auf die grossen Gefahren, denen die Chauffeure bei der Ausübung ihres Berufes ausgesetzt sind. Es wurde ihnen darauf erklärt, dass die Versicherungsanstalt sich stets hierfür verwendet habe. Diese guten Absichten wurden aber durch eine Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vereitelt, wonach die Kraftfahrer nicht den pensionsversicherungsgesetzlichen Bestimmungen unterliegen sollen. Der Verband beschloss hierauf, bei der Regierung und den massgebenden Stellen weitere Schritte zur Erreichung ihrer gerechten Forderung zu unternehmen.

Das österreichische Kraftfahrergesetz. (ITF) Am 24. Februar wurden die Beratungen des Unterausschusses zur Vorbereitung des Gesetzentwurfes beendet. Eine Reihe von Anträgen des Genossen Forstner, die sich auf das internationale Kraftfahrer-Programm stützen, wurden von den Bürgerlichen abgelehnt. Ehe die Beschlüsse dem Ausschuss für Verkehr vorgelegt werden, sollen zur Klärung offen gebliebener Fragen Beratungen zwischen den politischen Parteien des Nationalrates stattfinden. Da die Wünsche der Chauffeure zum grossen Teil unberücksichtigt geblieben sind, dürfte schwerlich eine Einigung erzielt werden.

Lohnbewegung im Berliner Transportwesen. (ITF) Die vertragsschliessenden Gewerkschaften der Strassenbahn,- Hochbahn- und Autobusbetriebe Berlins haben den Lohn tarif zum 31. März gekündigt. Die Forderung lautet auf eine Erhöhung des Stundenlohnes um 15 Pfg. 13 000 Strassenbahner, 6 000 Bedienstete der Hoch- und Untergrundbahn und 2 000 Mann im Autobusbetrieb sind an dieser Bewegung beteiligt.

Die Forderungen der Untergrundbahn⁸ von Paris. (ITF) In einer Versammlung am 5. März stellten die Untergrundbahner von Paris folgende Forderungen: Verlängerung der Abschluss- und Vorbereitungszeiten; Revision der Aufenthalte an den Stationen; Anbringung von Geschwindigkeitstafeln auf der Strecke und Geschwindigkeitsmessern auf den Motorwagen; Gleiche Diensterteilungen für das Beförderungs- und Begleitpersonal; Gemeinschaftliche Aufsichtsstelle für das Beförderungs- und Begleitpersonal; Herabsetzung des Tagesdurchschnitts der Arbeitsdauer auf $7\frac{1}{2}$ Stunden zur besseren Ausgleicheung der durch Verspätungen und Störungen veranlassten Mehrarbeit.

Gegen die Einmannbesetzung in Australien. (ITF) Die Strassenbahnersektion des australischen Eisenbahnerverbandes hat beim Verbandsvorstand eine Urabstimmung beantragt, um feststellen zu lassen, ob die beabsichtigte Einführung des Einmannwagens mit Streik beantwortet werden soll. Um sich dagegen zu wehren, nehmen die Strassenbahner auch die Hilfe der Reisenden an. So hat sich ein Reisender dazu erboten auf seine eigenen Kosten Protestschreiben drucken zu lassen und beim reisenden Publikum die Unterschriften zu sammeln.

Die Hafendarbeiter-Sektion der I.T.F. leitet eine neue Kampagne ein. (ITF) Der Beirat der Hafendarbeiter-Sektion der I.T.F. tagte am 20. und 21. Februar in London unter dem Vorsitz des Genossen Ernest Bevin. Hauptgegenstand der Tagesordnung bildete ein Entwurf, enthaltend internationale Vorschriften zum Schutze von Leib und Leben der Hafendarbeiter, welcher von einem früher zu diesem Zwecke ernannten Unterausschuss ausgearbeitet worden ist. Dieser Entwurf, welcher sich an die in den bedeutenden schiffahrtstreibenden Ländern bestehenden günstigeren Bestimmungen anlehnt und durch einige, auf Grund der Erfahrungen in der Gewerkschaftsbewegung dieser Länder vorgeschlagenen Punkte verbessert wurde, ist, von wenigen unwesentlichen Änderungen abgesehen, einmütig angenommen worden. In erschöpfender Weise werden darin behandelt: die Verantwortung für die Sicherheit, Qualifikationen der Hafendarbeiter, Beförderung zur Arbeit, erste Hilfeleistung und Lebensrettung, sanitäre Einrichtungen und Annehmlichkeiten, gemischte Sicherheitsausschüsse, Schutzgeländer, Beleuchtung, Zugänge und Notausgänge, Bau und Prüfung der maschinellen Anlagen, Gerüste, Taue, Getriebe etc., sichere Nutzlast, Schutzvorrichtungen an den maschinellen Anlagen, Arbeitsmethoden beim Laden und Löschen etc., Handhabung gefährlicher oder schädlicher Ladung, etc.etc.

Um die allgemeine Einführung dieser Bestimmungen zu sichern, soll eine Kampagne durchgeführt werden. Zunächst wurde der Sekretär beauftragt, den Entwurf dem Internationalen Arbeitsamt zu unterbreiten mit der Bitte, dass auf der Internationalen Arbeitskonferenz im Mai d. Js. eine aus Vertretern der Hafenbehörden, der Reeder und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation bestehende Kommission ernannt werden soll, um an Hand dieser Vorlage eine internationale Konvention auszuarbeiten. Der Entwurf wird auch den Transportarbeiter-Organisationen, Regierungen und den in Frage kommenden Arbeitgeberverbänden der ganzen Welt zugeschickt werden.

In Anerkennung seiner wertvollen, der internationalen Transportarbeiter-Bewegung geleisteten Dienste wurde dem englischen Transportarbeiter-Verband am Schlusse der Sitzung eine I.T.F.-Flagge als Geschenk überreicht.

S e e l e u t e .

Neue Ubereinkunft für das Binnenschiffahrts- und . . . Schleppdienstpersonal in Schweden. (ITF) Nach einer Mitteilung des schwedischen Heizer-Verbandes ist für das Personal in der Binnenschiffahrt und im Schleppdienst ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen worden. Es wurde eine allgemeine Lohnaufbesserung gewährt. Im Mitteilungsblatt werden wir darauf noch näher zurückkommen.

Achtstundentag.

Die Kapitäne in Holland für den Achtstundentag. (ITF) Die Verbände der Kapitäne und Schiffsführer in Holland haben in ihrer jährlichen Generalversammlung in Rotterdam und Amsterdam einen an die Regierung gerichteten Antrag gutgeheissen, worin dieselbe ersucht wird, ihren Vertreter auf der nächsten Internationalen Maritimen Konferenz zu Genf zu beauftragen, die berechtigten Forderungen

der Seeleute zu unterstützen und für eine internationale Konvention zur Einschränkung der Arbeitszeit auf See zu stimmen.

x x

Die Offiziersinternationale nimmt in der Arbeitszeitfrage die selbe Haltung wie die I.T.F. ein. Zum Zwecke der Unterstützung der Forderung eines achtstündigen Arbeitstages auf See wird unter den Offizieren eine Abstimmung vorgenommen.

Ärztliche Untersuchung Jugendlicher auf holländischen Schiffen. (ITF) Ab Anfang März 1928 haben sich Jugendliche im Alter von 14-18 Jahren, die den Seemannsberuf ergreifen wollen, einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Diese Vorschrift wurde auf Grund der in Genf angenommenen diesbezüglichen Konvention erlassen, welche Holland ratifiziert hat. Kinder unter 14 Jahren dürfen an Bord von Schiffen nicht verwendet werden, ausgenommen Fischereiboote, wo ausschliesslich Mitglieder ein- und derselben Familie beschäftigt sind.

Die Untersuchung ist kostenlos und wird von einem vom Staat anerkannten oder angestellten Arzt vorgenommen. Die darnach ausgestellte Erklärung hat auf ein Jahr Gültigkeit, wonach wiederum eine neue Untersuchung erfolgen muss, bis der Betreffende das 18. Lebensjahr zurückgelegt hat.

Verbindlicher Schiedsspruch für die Weserschiffahrt. (ITF) Der vom Dortmunder Schlichter gefällte Schiedsspruch für die Weserschiffahrt ist vom Reichsarbeitsminister auf Antrag des Deutschen Verkehrsbundes für verbindlich erklärt worden. Damit ist eine Ausdehnung des zurzeit noch tobenden Streiks in der Binnenschiffahrt der westdeutschen Kanäle auf die Weser vermieden worden.

Schiedsspruch in der westdeutschen Kanalschiffahrt. (ITF) Am 29. Februar ist im Lohnstreit der westdeutschen Kanalschiffahrt ein Schiedsspruch gefällt worden. Die Gehalts- und Lohn-tabelle vom 1. März 1927 erhöht sich für die Zeit bis zum 30. September 1928 für Kapitäne und Maschinisten um 11%, für das übrige Personal um 4% und für die Zeit ab 1. Oktober 1928 für alle Gehalts- und Lohnempfänger um weitere 2%. Die Prämien-gelder für Kapitäne, Schiffsführer und Maschinisten kommen in Fortfall. Die Neuregelung tritt vom Tag der Wiederaufnahme der Arbeit in Kraft. Sie ist erstmalig am 1. März 1929 mit einmonatiger Frist kündbar. Massregelungen aus Anlass des Streiks oder der Aussperrung dürfen nicht stattfinden. Die Erklärungsfrist für die Parteien läuft bis 7. März einschliesslich.

Wieder ein Kapitän vor dem Gericht in England. - Überlastung des Fahrzeuges. (ITF) "Ich halte solche Dinge für sehr ernst. Der Zweck der Ladelinie ist, die Sicherheit des Seemanns zu schützen. Kapitäne, die den betreffenden Bestimmungen nicht nachkommen, müssen vor Gericht erscheinen". Diese Erklärung stammt von einem Richter des Seeamtes in Liverpool, der den Kapitän des Küstenschiffes "Little Orme", der das Fahrzeug zu schwer beladen liess, zu einer Geldstrafe von £20 zuzüglich Tragung der Gerichtskosten in Höhe von £10 verurteilte.