



PRESSEBERICHT

No. 10

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

10. Mai 1928

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

Der Bericht erscheint in französischer, deutscher, englischer, schwedischer und spanischer Sprache, sowie in Esperanto.

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

Die Eisenbahner und die Eisenbahnpolitik in den Vereinigten Staaten.

(ITF) Seit einiger Zeit machen sich bei den verschiedenen Eisenbahnunternehmen in den Vereinigten Staaten starke Verschmelzungsbestrebungen geltend. Erst vor wenigen Monaten hat die mit der Regelung und Überwachung des Verkehrs zwischen den verschiedenen amerikanischen Staaten beauftragte Bundeskommission für Verkehr einen Entwurf zur Neuordnung der Eisenbahnnetze ausgearbeitet, der die Verschmelzung und Einteilung zahlreicher amerikanischer Gesellschaften in 19 Gruppen vorsieht. Nun haben sich mächtige Finanzinteressen ans Werk gemacht, um soweit möglich unter Umgehung öffentlicher Intervention und Kontrolle, sich die heutige unzulängliche Gesetzgebung zunutze machend, Fusionen zu vollziehen, die sehr einträgliche Finanzoperationen zu werden versprechen.

Anfang April sind nun die grossen Eisenbahn-Personalorganisationen zusammengekommen und haben zu den geplanten Verschmelzungen Stellung genommen. In einer langen, in der Presse veröffentlichten Erklärung weisen sie auf die Unzulänglichkeit der geltenden und der angesichts der kommenden Fusionen beabsichtigten gesetzgeberischen Massnahmen hin. Darin wird ferner betont, dass die heutigen gesetzlichen Vorschriften weder den Benutzern, noch dem Eisenbahnpersonal wirksamen Schutz bieten. Die seit 1923 verfolgte "Konsolidierungs"-Politik der Eisenbahnen habe bereits einen beängstigenden Personalabbau, von dem über 200 000 Bedienstete betroffen wurden, zur Folge gehabt. Die Konferenz der Organisationen hat die Bedingungen formuliert, die bei einer Verschmelzung zur Wahrung der öffentlichen und wirtschaftlichen Interessen des Landes und zur Verhinderung oder mindestens zur Abschwächung der verhängnisvollen Folgen für das Personal erfüllt werden müssen.

Dem amerikanischen Senat ist ein Antrag auf Verschiebung jeglicher Verschmelzung bis zur Revision des Verkehrsgesetzes (Transportation Act durch den Kongress unterbreitet worden, damit das öffentliche Interesse gewahrt werde. Vor der mit der Prüfung dieses Antrages beauftragten Senatskommission machte der Vorsitzende der Eisenbahngesellschaft Baltimore and Ohio Railway Darlegungen, die für die Personalorganisationen ein sehr starkes Argument bilden. Aus seinen Erklärungen geht hervor, dass die aus den Fusionen möglichen Ersparnisse zu 60% auf Kosten des Personals wären. Ein Senator gab dem Wunsche Ausdruck, bei der Wahrung der Personalinteressen sollten die einschlägigen Bestimmungen des englischen Gesetzes aus dem Jahre 1921, nach dem die Reorganisation der Eisenbahnnetze Grossbritanniens erfolgte, als Richtschnur dienen.

Beträchtliche Fortschritte der französischen Eisenbahner-Föderation.

(ITF) Der Geschäfts- und Tätigkeitsbericht der französischen, unserer Internationale angeschlossenen Eisenbahner-Föderation, welcher ihrem IX., am 2., 3. und 4. Juni d. J. abzuhaltenden Kongresse unterbreitet wird, ist soeben erschienen. Nach diesem Berichte hat die Organisation in letzter Zeit bedeutende Erfolge aufzuweisen, welche die Aufmerksamkeit der Internationale verdienen. Die Zahl der neu eingetretenen Mitglieder betrug im Jahre 1927 9 252; 1. J. 1928 stieg sie auf 17 373, im Jahre 1929 auf 14 727 und am 17. April d. J. waren im laufenden Geschäftsjahre bereits 9 733 Neuaufnahmen zu verzeichnen. Der Gesamtmitgliederbestand, welcher 1927 50 295 betrug, belief sich 1928 auf 52 600 und stieg 1. J. 1929 weiter auf ca. 65 000.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Konflikt im Londoner Hafenbetrieb. (ITF) Dem "Daily Herald" zufolge ist am 2. Mai ein Streit, der zur Arbeitseinstellung von ca. 400 Londoner Hafnarbeitern geführt hat, nach Verhandlungen zwischen Vertretern des englischen Transportarbeiterverbandes und einem Hafenbetriebsunternehmen beigelegt worden. Mit diesem Unternehmen sind in letzter Zeit wieder Streitigkeiten entstanden; es sind jetzt aber Unterhandlungen zur Vermeidung künftiger Konflikte im Gange.

Kraftfahrerstreik in Buenos Aires. (ITF) Trotzdem sie in verschiedene Organisationen gespalten sind, haben die Chauffeure von Buenos Aires in letzter Zeit eine Reihe von Erfolgen zu verzeichnen.

Nach einem von der Federación Obrera de Choferes, der grössten Kraftfahrer-Organisation erklärten Streik musste sich die Omnibusgesellschaft C.A.T.M. u. a. auf die folgenden Arbeitsbedingungen einlassen: 1.) Anerkennung der Federación Obrera de Choferes; 2.) achtstündiger Arbeitstag und Löhne von 9 Pesos x) täglich für Fahrer und 6,40 Pesos für Schaffner; 3.) ein Überstundenzuschlag von 50%; 4.) das Personal meldet sich 10 Minuten vor dem Dienstantritt zur Arbeit; 5.) die Zeit der Arbeitsaufnahme bleibt eine ganze Woche lang unverändert; 6.) Bedienstete, welche ohne Entschuldigung von der Arbeit fernbleiben, können a) 2 Tage vom Dienst enthoben werden; desgleichen auf einen Tag, wenn sie sich vor Beginn des letzten Dienstes melden; 7.) Reserve-Bedienstete müssen turnusweise beschäftigt werden, so dass die Arbeit gleichmässig verteilt wird; bei frei werdenden Stellen unter dem festangestellten Personal sind diese mit den Reserve-Bediensteten nach ihrem Dienstalter zu besetzen; 8.) die Zahl der Reserve-Bediensteten muss auf je 10 Festangestellte, gleichgültig ob Führer oder Schaffner, 3 betragen; 9.) Wenn mit der Arbeit begonnen, so wird ein halber Tag bezahlt, wenn der Dienst weniger als 4 Stunden dauerte, und ein ganzer Tag, wenn er über 4 Stunden dauerte; 10.) Kein Bediensteter darf ohne berechnigte Gründe entlassen werden.

x

Auch die Unión Chauffeurs hat nach einem kurzen erfolgreichen Streik für die auf den Märkten "Abasto" und "Ciudad de Buenos Aires" beschäftigten Fuhrleute und Chauffeure u. a. folgende Arbeitsbedingungen durchgesetzt: 1.) Anerkennung der Unión Chauffeurs; 2.) eine Arbeitszeit von 6 Uhr vorm. bis 6 Uhr nachm. mit einer 1 1/2stündigen Mittagspause; 3.) Löhne von 10 Pesos täglich; 4.) Lastkraftwagen von über 4 Tonnen muss ein Begleitmann beigegeben werden; 5.) 1,50 Pesos für jede Überstunde; 6.) Inhaber eines Marktstandes mit eigenen Lastwagen dürfen für andere Personen keine Transporte ausführen; 7.) Ausser der eigentlichen Chauffeursarbeit und dem Einölen dürfen Kraftfahrer keine anderen Arbeiten verrichten; 8.) Mit Automarken, die in einem Streit mit der Organisation liegen, darf nicht gearbeitet werden; 9.) Keine Massregelungen; 10.) Kein Chauffeur darf ohne berechnigte Gründe entlassen werden.

Die ziemlich ungewöhnliche Bedingung, dass "mit Automarken, die in einem Streit mit der Organisation liegen, nicht gearbeitet werden darf" ist auf einen zehnmonatigen Streik der syndikalistischen Gewerkschaft gegen die nordamerikanische Automobilfabrik General Motors, Ltd. zurückzuführen. Dieser Streik endigte im Dezember mit einem prächtigen Sieg der Arbeiter, wobei, soweit die Chauffeure in Betracht kamen, die Entlassung sämtlicher Streikbrecher und die Wiedereinstellung aller Streikenden durchgesetzt wurde. Ferner hat sich die Gesellschaft verpflichtet, die Hälfte aller freiwerdenden Stellen mit dem von der Unión Chauffeurs gestellten Personal auszufüllen und eine Entschädigung von 5 000 Pesos zu zahlen.

Zusammenarbeit von Omnibus und Eisenbahn in Amerika. (ITF) Das grösste Omnibusverkehrsunternehmen in den Vereinigten Staaten, Greyhound Corporation, wird gemeinsam mit der Eisenbahngesellschaft Pennsylvania einen Fernverkehr zwischen New York-Chicago, New York-St. Louis, Philadelphia-Chicago und Philadelphia-St. Louis einrichten, wobei auch alle Zwischenstationen bedient werden sollen. Die Absicht ist, bei Zurücklegung langer Strecken untermags im Omnibus und nachts im Pullman-Wagen zu reisen.

Lastkraftwagen mit Anhängern zur Abfuhr der Maisernte in Südafrika. (ITF) Auf einer Versuchsstrecke von ca. 70 km sollen durch die südafrikanischen Eisenbahnen Lastkraftwagen mit Anhängern in Betrieb gesetzt werden, um die Abfuhr der grossen Maisernte besser bewältigen zu können

Der erste Dienst wird zwischen Ficksburg und Stokal eingerichtet werden. Jeder Lastwagen wird im Tag 20 Tonnen auf einer Strecke von ca. 30 km befördern. Ähnlich und mit Erfolg ist bereits im Molkereibetrieb, beim Wolltransport und bei der Orangen- und Zitronenernte verfahren worden.

Eisenbahn-Kraftwagenverkehr in Südafrika. (ITF) Am 21. Januar 1930 betrieben die südafrikanischen Staatsbahnen 11 414 Streckenmeilen (ca. 1800 Kilometer) Kraftwagenverkehr. Weitere 1 221 Meilen (ca. 2 000 km) sollte dem Verkehr übergeben werden.

Der Strassenverkehr in Spanien. (ITF) Die Strassenverkehrsdienste in Spanien, die auf Grund amtlicher Konzessionen betrieben werden, umfassen ca. 50 000 Streckenkilometer. Es werden von den dabei verwendeten 4 500 Motorfahrzeugen täglich etwa 400 000 km zurückgelegt.

Von Autopostverkehr in Deutschland. (ITF) Die Deutsche Reichspost hatte im vorigen Jahre 3700 Omnibusse auf 2246 verschiedenen Linien mit einer Gesamtstreckenlänge von 43 000 km, d. i. fast ebensoviel wie das gesamte deutsche Eisenbahnnetz, im Betrieb. Dabei hat sich der 33sitzige Wagen in bezug auf die Wirtschaftlichkeit als der vorteilhafteste gezeigt, weshalb man ihn technisch vervollkommenet und nun als Einheitsomnibus in den Verkehr gebracht hat.

Die Reichspostwerkstätten sorgen für die ständige Überwachung und Instandhaltung der Omnibusse. Bis zur Vornahme der ersten Überholung weisen sie durchschnittlich eine Fahrtleistung von 83 000 km, einzelne sogar über 100 000 km auf. Der Wagenaufbau ist aus Stahl. Das Wagengerippe für die 33sitzigen Wagen wiegt nur 700 kg, der Innenausbau dagegen 1700 kg. Man ist zurzeit bemüht, einen guten Personenanhänger zu schaffen, da die jetzigen Anhängewagen wegen des starken Schlingerns und dem vom Triebwagen aufgewirbelten Staub nicht beliebt sind. Ausser den oben angeführten 3 700 Omnibussen besitzt die Deutsche Reichspost noch über 6 000 andere Kraftwagen, insgesamt etwa 10 000.

Staatliche Beihilfen für die preussischen Kleinbahnen. (ITF) Dem Preussischen Staatsrat ist ein Gesetzentwurf unterbreitet worden, wonach 1,5 Mill. Mark zur Erhaltung und Förderung der Kleinbahnen des Landes verwendet werden sollen. Dieses Geld soll vorzugsweise Unternehmen zugeführt werden, an denen der Preussische Staat bereits als Geldgeber oder Gesellschafter beteiligt ist. Daran ist jedoch die Bedingung geknüpft, dass seitens der übrigen Geldgeber oder Gesellschafter mindestens gleich hohe Beträge bewilligt werden. Das Geld soll den Kleinbahnen ermöglichen, die erforderlichen Massnahmen (entweder durch Verbesserung des Bahnkörpers oder Beschaffung von Betriebsmaterial) zu einer Steigerung der Betriebstätigkeit zu treffen.

Zusammenschluss der Duisburger Verkehrsunternehmen. (ITF) Seit längerer Zeit ist der Zusammenschluss der Duisburger Verkehrsunternehmen beabsichtigt; dieser Plan wird nunmehr verwirklicht werden. Es soll eine Verschmelzung der 4 Strassenbahngesellschaften und der beiden Kraftverkehrs-gesellschaften erfolgen und versucht werden, die neue Gesellschaft bis 1. Januar 1931 zu gründen. In der Übergangszeit sollen die bis dahin noch selbständigen Direktionen der Strassenbahnen zu einem Direktorium zusammengefasst werden.

Strassenbahnen mit Notbremsen. (ITF) Die Berliner Verkehrs-Gesellschaft hat 300 neue Strassenbahnwagen mit einer Notbremse versehen lassen, die in Tätigkeit gesetzt werden kann, wenn z. B. ein Führer plötzlich dienstunfähig wird und der Schaffner nicht schnell genug einspringen kann. Jeder Wagen ist mit drei solcher Bremsen ausgerüstet: eine befindet sich vorn, eine in der Mitte und die dritte am Hinterperron. Die Bremsen sind in einem Kasten an der Decke so angebracht, dass sie sofort angezogen werden können.

Betriebsratswahl bei der Linzer Strassenbahn.- Österreich. (ITF). Am 23. April fand bei der Linzer Strassenbahn die Betriebsratswahl statt. Die Ortsgruppe der der I.T.F. angeschlossenen freigewerkschaftlichen Transportarbeiter-Organisation erhielt 373 von 441 Stimmen und 6 Mandate. Auf die Christlichsozialen entfielen 65 Stimmen und ein Mandat.

SEELEUTE.

Manteltarifabschluss für die deutschen Seeleute. (ITF) Für die deutschen Seeleute ist kürzlich ein neuer Manteltarif geschaffen worden. Dieser neue Vertrag tritt am 1. Mai 1930 in Kraft und ist erstmalig zum 1. Oktober 1931 kündbar. Danach beträgt die Arbeitszeit im Hafen grundsätzlich acht Stunden im Tag. Für das Deck- und Maschinenpersonal ist der Dienst auf den grösseren Schiffen in drei, auf den kleineren in zwei Wachen eingeteilt. In bezug auf Urlaub, Freizeit im Hafen und Versicherung der Effekten wurden einige Verbesserungen eingeführt. Der neue Vertrag bedeutet für die meisten deutschen Seeleute den achtstündigen Arbeitstag auf See.

Neue Löhne für die Tagelöhner in Antwerpen. (ITF) Mit Wirkung ab 1. März gelten für die Tagelöhner, sog. shoregangers in Antwerpen folgende Lohnsätze:

Klasse	an Werktagen			
	Gewöhnliche Tagsschicht Fr.	Morgenschicht Fr.	Nachmittags- schicht Fr.	Nachtschicht Fr.
A	61,50	65,50	71,50	89,00
B	60,25	65,25	70,25	87,75
C	59,00	64,00	69,00	86,50
D	42,00	45,00	48,00	60,00
E	57,00	62,00	67,00	84,50
F	54,00	59,00	64,00	81,50
<u>an Sonn- und Feiertagen</u>				
A	102,75	111,50	120,25	
B	101,50	110,25	119,00	
C	100,25	109,00	117,75	
D	69,50	75,00	81,50	
E	98,25	107,00	115,75	
F	95,25	104,00	112,75	

Die unter Klasse A angeführten Lohnsätze gelten für: Bootsmann, 2. Mann, 1. Mann, Hilfskesselwärter, 1. Koch, 1. Steward, Storekeeper und dienstliche Arbeiter oder Storekeeper auf Fahrzeugen, welche diese Kategorie an Bord haben. Die unter Klasse B angeführten Lohnsätze gelten für Quartiermeister, welche solche eine Reise auf dem Schiff mitgemacht haben. Die Lohnsätze unter Klasse C erwähnt gelten für den Leichtmatrosen. Die Klasse E gilt für den Speiseraum-Steward. Auf Passagierschiffen gilt die Klasse E für den Steward, wenn Proviant mitgeführt wird und die Klasse F für sonstige Stewards.

Unfallgesetz für die Seeleute in Belgien. (ITF) Das neue Unfallgesetz für die belgischen Seeleute tritt am 1. Juli d. J. in Kraft. Wir haben dieses neue Gesetz in unserer Monatszeitschrift "I.T.F." bereits ausführlich besprochen.

Der japanische Seemannsverband und die I.T.F. - Zwei Telegramme. (ITF) Mit Freuden senden wir Euch unseren Ersten-Mai-Gruss zum ersten Male nach unserem Anschlusse an Eure Föderation. Japanischer Seemannsverband". So lautete die Botschaft, welche uns der Telegraph am Festtage der Arbeit von unseren Kameraden im Fernen Osten überbrachte. Dieser schöne Beweis des Zusammengehörigkeitsgefühles vonseiten unserer Brüder im Lande der aufgehenden Sonne hat uns nicht wenig erfreut.

Das andere Telegramm des japanischen Seemannsverbandes kam am 7. Mai in unsere Hände und lautete wie folgt: "Die jährliche Generalversammlung des japanischen Seemannsverbandes hat den Beschluss des Vorstandes zum Beitritt bei Eurer Föderation einmütig gutgeheissen". Damit können wir also den japanischen Seemannsverband als der I.T.F. endgültig angeschlossen betrachten und ohne Zweifel werden sich auch andere Transportarbeitergruppen in diesem Weltteil veranlasst sehen, diesem Beispiel zu folgen.