

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

No. 6.

Amsterdam, den 19. März 1926.

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

Eisenbahner.

Die Klage der Eisenbahner gegen die deutsche Reichsbahn abgewiesen. (ITF) Bekanntlich haben die an dem Tarifvertrag beteiligten Eisenbahnergewerkschaften bei den ordentlichen Gerichten Klage gegen die Reichsbahngesellschaft angestrengt wegen Nichtdurchführung des letzten Schiedsspruchs, der den Eisenbahnarbeitern eine Erhöhung der Stundenlöhne um 1 und 2 Pfennig zuerkannte und von dem Reichsarbeitsminister verbindlich erklärt worden ist. Diese Klage kam am 4. März vor einem Berliner Zivilgericht zur Verhandlung. Entgegen dem vom Rechtsvertreter der Reichsbahn gestellten Antrag erklärte sich das Gericht für zuständig, wies aber in seinem Urteil die Klage der Gewerkschaften kostenpflichtig ab. Diese Entscheidung ist von grosser grundsätzlicher Bedeutung, denn falls sie Rechtskraft erlangt, würde die Reichsbahngesellschaft in Zukunft eine Sonderstellung innerhalb der deutschen Gesetzgebung einnehmen und hätten namentlich die Arbeiterschutzgesetze für sie keine Rechtsgiltigkeit. Die erste unmittelbare Folge wäre, dass die deutsche Schlichtungsordnung auf die Reichsbahn keine Anwendung mehr fände und dass dem Personal zur Sicherung befriedigender Lohn- und Arbeitsbedingungen nur noch der Machtweg offen bleibt. Die Gewerkschaften haben gegen das Urteil bereits Berufung eingelegt.

Eine Londoner Delegierten-Konferenz der Eisenbahner für Einleitung einer neuen Lohnkampagne. (ITF) Eine am 9. März stattgefundene Delegiertenkonferenz der Londoner Sektion des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes (NUR) hat beschlossen, den Abteilungen die Eröffnung einer neuen Lohnkampagne auf folgender Grundlage zu empfehlen:

- 1) Allgemeine Erhöhung der Wochenlöhne um 10 sh. und Festsetzung eines Mindest-Wochenlohnes von £ 3.-.- für alle Grade.
- 2) Einführung eines zweckmässigen Verhandlungs- und Schlichtungsverfahrens für die Werkstättenarbeiter.

Nachdem die Abteilungen zu diesem Vorschlag Stellung genommen haben, soll eine neue Delegierten-Konferenz stattfinden und aufgrund der eingegangenen Berichte weiter beraten.

Gemeinsame Schritte der Eisenbahner-Gewerkschaften und der Eisenbahngesellschaften gegen die Konkurrenz des Strassentransports in England. (ITF) Am 10. März wurden Vertreter der Eisenbahner-Gewerkschaften gemeinsam bei dem englischen Verkehrsminister vorgestellt. Die Delegation machte den Minister auf die Konkurrenz aufmerksam, die den Eisenbahnen durch den sich ausdehnenden Strassentransport zugefügt wird, und wies auf die Unhaltbarkeit der gegenwärtigen Verkehrsordnung hin, die den Strassen-Transport-Unternehmern den Vorteil der kostenlosen Strassenbenützung einräumt, während die Eisenbahnen selbst für die Anlegung und die Unterhaltung ihrer Wege aufkommen müssen. Es wurde angeregt, die Strassentransportunternehmungen zur Leistung der Kosten für die höhere Abnutzung der öffentlichen Verkehrswege heranzuziehen. Der Minister erklärte der Delegation, dass die von ihr aufgeworfene Frage die volle Beachtung sowohl des Verkehrsministeriums als der Gesamtregierung finde. / unnder Eisenbahn-Gesellschaften/

Die Schweizerischen Bundesbahnen beabsichtigen die Einführung des Einmannsystems auf elektrischen Lokomotiven. (ITF) Am 3. März fand auf Anregung der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen eine unverbindliche Besprechung mit Vertretern des Personals statt, zu denen u.a. auch die Koll. Bratschi, Perrin und Brenn vom Schweizerischen Eisenbahnverband gehörten. Seitens der Eisenbahndirektion wurde mitgeteilt, dass sie eine Aenderung in der Besetzung der elektrischen Lokomotiven in der Weise erwäge, dass auf gewöhnlichen Personenzügen sowie auf Güterzügen und eventuell auch Stückgüterzügen auf Strecken mit Gefällen von weniger als 15 ‰ der zweite Mann auf der Lokomotive in Wegfall kommen soll. U.a. wiesen die Direktionsvertreter darauf hin, dass das Einmannsystem auf zahlreichen Linien des Auslands bereits mit Erfolg ausprobiert worden sei und dass besonders in Bayern nur noch Schnellzüge mit Zweimannbedienung geführt werden. Auch in der Schweiz sei das Einmannsystem bei der Bern-Lötschberg-Simplon sowie der Rhätischen Bahn zur grossen Zufriedenheit in Anwendung, ohne dass bis jetzt ein Unglücksfall zu verzeichnen wäre. Die Durchführung des Einmannsystems auf den elektrischen Strecken der Bundesbahnen würde eine Einsparung von 3½ Millionen Franken jährlich gestatten. Die Möglichkeit einer Gefährdung der Betriebssicherheit wurde von den Vertretern der Direktion verneint. Diesen Erklärungen gegenüber machten die Personalvertreter eine Reihe von Befürchtungen geltend. Uebereinstimmend betonten sie, dass die Betriebssicherheit unter dem neuen System leiden würde und dass die technischen Einrichtungen des elektrischen Zugführungssystems noch zu unvollkommen seien, um den zweiten Mann auf der Lokomotive zu erübrigen. Auch sei die Aufgabe des Führers durch die elektrische Betriebsführung nicht erleichtert worden. Im Gegenteil: die Zugbelastung habe sich vermehrt, die Schnelligkeit sei gestiegen, die Fahrzeit sei verkürzt und die Zugdichte vererhöht worden. All diese Umstände hätten die Verantwortung und Inanspruchnahme des Lokomotivführers vermehrt. Viele gewissenhafte Führer hätten bereits erklärt, dass sie nicht allein die ganze Verantwortung für die sichere Zugführung übernehmen könnten. Auch wären die Folgen eines möglichen Unfalls des Lokomotivführers im Dienst gar nicht auszudenken, zumal die Totmannskurbel keine Garantie für sicheres Funktionieren im Notfalle bietet. Was die Erfahrungen des Auslandes angeht, so wurde von den Personalvertretern geltend gemacht, dass die hierüber von der Eisenbahndirektion gemachten Mitteilungen zu einer Urteilsbildung nicht hinreichen. Schliesslich wurde die Generaldirektion gebeten, auf ihre Projekte zu verzichten. - Eine neue Konferenz zwischen Generaldirektion und Personalvertretung ist für Ende Mai vorgesehen.

Die Spannung unter den elsass-lothringischen Eisenbahnern. (ITF)

Die unter den elsass-lothringischen Eisenbahnern herrschende Spannung ist bisher noch nicht gelöst worden. Am 26. Februar fand in Paris eine zweite Audienz des Aktionskomitees mit dem französischen Minister de Monzie statt, die aber nicht zu befriedigenden Ergebnissen führte. Zur Frage der Gehaltserhöhung erklärte der Minister, dass er diese dem Direktionskomitee unterbreitet habe, jedoch hoffe, dass es der Regierung in kurzem gelingen werde, die Stabilisierung des Franken durchzuführen, womit den Eisenbahnern am besten gedient sei. Für den Fall, dass dies nicht gelingt, verpflichtete sich der Minister, bis spätestens 15. März der Kammer einen Entwurf über die Erhöhung der Eisenbahnergehälter zu unterbreiten. Die von dem Aktionskomitee geforderte Aufhebung der Eisenbahnkonvention wurde von de Monzie als eine absurde Idee bezeichnet. Dagegen hielt der Minister eine Reihe sonstiger Forderungen, die sich auf die Anrechnung der Dienstjahre, die Pensions- und Krankengeldregelung und einige andere Fragen bezogen, für berechtigt und sagte zu, dass die betr. Bestimmungen abgeändert werden.

Die Frage des Zusammenschlusses der norwegischen Eisenbahnergewerkschaften. (ITF) Der von dem Allgemeinen Eisenbahnverband, dem Eisenbahnbeamten-Verband und dem Verband des Lokomotivpersonals in Norwegen eingesetzte Ausschuss, der zur Aufgabe hatte, die Möglichkeit bzw. Voraussetzung eines Zusammenschlusses der drei Verbände zu untersuchen, ist am 25. und 26. Februar zu seiner letzten Sitzung zusammengetreten. Die Ergebnisse des Ausschusses sind in einem

Mehrheitsbericht und in einem Minderheitsbericht zusammengestellt. Der Mehrheitsbericht, für den drei Vertreter des Allg. Eisenbahnerverbandes, 2 Vertreter des Verbands des Lokomotivpersonals und 1 Vertreter des Eisenbahnbeamten-Verbandes stimmten, spricht sich für die Verschmelzung der drei Organisationen aus, wogegen der im Namen von 2 Vertretern des Eisenbahnbeamtenverbandes und einem Vertreter des Verbands des Lokomotivpersonals abgegebene Minderheitsbericht die Schaffung einer Föderation der bestehenden drei Verbände unter Beibehaltung ihrer organisatorischen Selbständigkeit vorsieht. Beide Berichte werden gedruckt und den Mitgliedern der drei Verbände unterbreitet werden.

Aloys Kayser, der Präsident des Luxemburgischen Landesverbandes der Eisenbahner, gestorben. (ITF) Am 6. März ist Aloys Kayser, der Präsident des Luxemburgischen Landesverbandes der Eisenbahner, nach längerem Leiden im Alter von 52 Jahren gestorben. Mit ihm hat die Arbeiterschaft Luxemburgs einen grossen Freund und Förderer verloren, zu dem sie in Dankbarkeit aufschaut. Besonders die luxemburgischen Eisenbahner trauern am Grabe Kayser's um einen unersetzlichen Kampfgenossen, denn die gewerkschaftliche Organisation der Eisenbahner Luxemburgs ist vornehmlich das Werk des Vorstorbenen, auf dessen Initiative auch die 1909 erfolgte Gründung des Landesverbandes der luxemburgischen Eisenbahner zurückzuführen ist. Die Beerdigung gestaltete sich zu einer wuchtigen Dankeskundgebung für den Toten. Aus dem ganzen Lande waren Arbeiterdeputationen erschienen, um Aloys Kayser den letzten Gruss zu entbieten.

#### Transportarbeiter.

Eine internationale Konferenz der Rheinschiffer in Mannheim. (ITF) Am 11. März fand in Mannheim eine internationale Konferenz der Rheinschiffer statt, zu der nachstehende Organisationen Delegationen entsandt hatten: Deutscher Verkehrsbund, Deutscher Maschinisten- und Holzerverband, Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz, Zentraler Verband der Transportarbeiter Hollands, Belgischer Transportarbeiterverband. Die I.T.F. war durch Edo Firmen vertreten.

Veranlassung zur Abhaltung dieser Konferenz boten die in verschiedenen an der Rheinschiffahrt beteiligten Ländern unternommenen Versuche, die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer zu verschlechtern. Die Konferenz brachte zum Ausdruck, dass den Bestrebungen der Unternehmer nur wirksam begegnet werden könne, wenn die an der Rheinschiffahrt beteiligten Gewerkschaften aufs engste zusammenarbeiten. Demgemäss wurde beschlossen, unter Führung der I.T.F. gemeinsame Abwehrmassnahmen zu treffen. Einer Kommission aus Vertretern aller anwesenden Organisationen wurde aufgetragen, Richtlinien für die Kämpfe der Binnenschiffer auszuarbeiten. Schliesslich wurde noch beschlossen, ein gemeinsames Manifest an die Arbeiter der Rheinschiffahrt zu richten, in dem diese auf die seitens der Unternehmer beabsichtigten Verschlechterungen hingewiesen und zum Anschluss an die Gewerkschaft ihres Landes aufgefordert werden.

Ein Schiedsspruch in der deutschen Rheinschiffahrt. (ITF) Da wiederholte Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag in der deutschen Rheinschiffahrt zu keinem Ergebnis führten, wurde der Konflikt einem Schiedsgericht vorgelegt, das am 17. März zusammentrat und sowohl die Forderungen der Unternehmer als die Forderungen des Personals mit Stimmenmehrheit ablehnte, dagegen einen vom Vorsitzenden unterbreiteten Vorschlag gegen die Stimmen der Unternehmer-Vertreter annahm. Dieser zum Schiedsspruch erhobene Vorschlag lässt im allgemeinen die Bestimmungen des gekündigten Tarifvertrages unverändert, sieht aber an einigen Paragraphen Abstriche bzw. Zusätze vor, die eine Verbesserung für die Arbeiterschaft bedeuten. U.a. würden folgende neue Bestimmungen in den Tarifvertrag aufgenommen werden: "Beim Stilllegen der Schiffahrt infolge Eintritt des Winters erhält das an Bord verbleibende Personal den vollen Lohn durchgezahlt. Die in die Heimat beurlaubten erhalten zwei Drittel des Lohnes, sowie die Vergütung für die Hin- und Rückreise. Die Beurlaubung gilt nicht als Unterbrechung des Arbeitsverhältnisses". Das Maschinenpersonal darf zu Decksarbeiten nicht herangezogen werden". Die Geltungsdauer des

Tarifvertrag läuft bis 31. März 1926. Der Lohn tarif kann mit vierwöchiger Frist zum Monatschluss gekündigt werden, jedoch nicht vor dem 30. September 1926. Dasselbe gilt hinsichtlich der Arbeits- und Gehaltsbedingungen für Kapitäne, Schiffsführer und 1. Maschinisten. Die Erklärungsfrist über Annahme oder Ablehnung des Schiedsspruches läuft am 25. März ab. Die Unternehmervvertreter haben unmittelbar nach Bekanntgabe des Schiedsspruches erklärt, dass sie diesen ablehnen. Dagegen dürften die Binnenschiffer dem Schiedsspruch zustimmen. Der gleichzeitig noch schwebende Konflikt über den Tarifvertrag mit den Partikulierschiffen der Rheinschiffahrt wird ein am 23. März zusammentretendes Schiedsgericht beschäftigen.

Um den Tarifvertrag in der holländischen Rheinschiffahrt. (ITF)  
Gegenwärtig steht es um den Tarifvertrag in der holländischen Rheinschiffahrt so, dass dieser jeweils um drei Monate weiterläuft, wenn von keiner der beteiligten Seiten eine Kündigung erfolgt. Dieser Zustand bringt naturgemäss eine grosse Unsicherheit für die Arbeiterschaft mit sich. Im vorigen Jahre bereits seitens des holländischen Transportarbeiterverbandes unternommene Versuche, einen länger dauernden Tarifvertrag einzuführen, hatten keinen Erfolg, doch sind diese Bestrebungen jetzt erneut aufgenommen worden. Zu diesem hat der holl. Transportarbeiterverband die gegenwärtig geltende Uebereinkunft auf Ende Mai gekündigt und den Unternehmern mitgeteilt, dass er bereit ist, auf der Grundlage der gegenwärtigen Regelung über den Abschluss eines neuen Tarifvertrages zu verhandeln. Als Bedingung wurde jedoch gestellt, dass in dem neuen Tarifvertrag auch eine Regelung der Krankenunterstützung nach den bereits im vorigen Jahr seitens des Transportarbeiterverbandes gemachten Vorschlägen vorgesehen wird. Auch werden von ihm einige sonstige Verbesserungen der Tarifvertragsbestimmungen beantragt.

Ein kurzer erfolgreicher Hafnarbeiterstreik in London. (ITF)  
In Londoner Hafen entstand vor kurzem bei der Entladung eines mit Früchten beladenen Schiffes ein Arbeitskonflikt. Die mit der Entladung beschäftigten Arbeiter machten geltend, dass sie auf höhere Lohnsätze Anrecht haben als seitens der Firma gezahlt wurden. Da den Forderungen der Arbeiter nicht nachgegeben wurde, gab die Transport und General Workers Union, der alle interessierten Hafnarbeiter ohne Ausnahme angehören, Weisung, die Arbeiten einzustellen. Die Firma versuchte zunächst die Löscharbeiten durch Unorganisierte fortsetzen zu lassen. Wenige Tage nach dem Ausbruch dieses Konfliktes traf ein anderes Schiff der gleichen Firma im Londoner Hafen ein, über das die Gewerkschaft ebenfalls sofort die Sperre verhängte mit dem Ergebnis, dass nunmehr innerhalb weniger Stunden mit der bestreikten Firma eine Uebereinkunft zustande kam, durch welche die Tagelöhne der Hafnarbeiter auf 15 sh 6 d festgesetzt und die Akkordsätze um 40% erhöht wurden. Diese neuen Sätze haben rückwirkende Kraft und galten auch für die Arbeiten an dem ersten Schiff mit der Massgabe, dass die Differenz der den Unorganisierten gezahlten Löhne und der neuen Tarifsätze einer von der Gewerkschaft verwalteten Kasse überwiesen und durch diese den am Streik beteiligten gewesen Hafnarbeitern zugeführt wird. Die unorganisierten Arbeiter mussten sofort entlassen werden.

deutsche

Aufstellung eines Vertragsentwurfs für das Luftfahrpersonal. (ITF)  
Der Deutsche Verkehrsbund, der sich in der letzten Zeit besonders bemüht, auch das Luftfahrpersonal gewerkschaftlich zu organisieren und zu diesem Zwecke eine besondere Reichsabteilung mit einem besoldeten Sekretär errichtet hat, hat vor kurzem einen Tarifvertrag für die Bord-, Start- und Werkstattmonteure, Handwerker und Hilfsarbeiter der Deutschen Lufthansa A.G. ausgearbeitet und diesen einer am 5. März stattgefundenen Versammlung des Luftfahrpersonals zur Stellungnahme unterbreitet. Der Vertragsentwurf sieht unter anderem die Regelung folgender Fragen vor: Arbeitszeit, Löhne, Kilometergelder, Überstunden, Urlaub, Versicherung gegen Unfall und Todesfall, Lohnzahlung in Krankheitsfällen, Kündigung des Arbeitsverhältnisses, Betriebsräte, Schlichtungswesen. Nach eingehender Aussprache wurde der Entwurf einstimmig gutgeheissen. [Berliner]

Kraftfahrerlöhne in Gothenburg. (ITF) Aufgrund eines lokalen Abkommens zwischen dem Schwedischen Transportarbeiterverband und drei Autobusunternehmen in Gothenburg wurden die Löhne und Arbeitsbedingungen wie folgt geregelt:

Löhne: Im ersten Falle 65 Kr. wöchentlich; im zweiten Falle: wöchentlich 35 Kr. bei Anstellung und 42 Kr nach sechs Monaten, nebst 10% der Bruttoeinnahmen; im 3. Falle: wöchentlich 42 Kronen und 10% der Bruttoeinnahmen.

Ferien: im ersten und dritten Falle 7 Tage nach einer Anstellung von 6 Monaten; im zweiten Falle: 8 Tage nach 6 und 10 Tage nach 12 Monaten.

Bei Erkrankung wird den Kraftwagenführern 5 Kr. pro Tag, während 30 Tagen im Jahr gezahlt.

Die Unterstützung bei Unfällen ist gesetzlich geregelt, jedoch wird während der Karenzzeit 7 Kr. pro Tag gezahlt. Bei Todesfall zahlen die Gesellschaften ausser der im Gesetz festgesetzten Summe ein Beerdigungsgeld von 300 Kr.

Ein gleichzeitig für die Kraftwagenführer einer Betongesellschaft abgeschlossener Tarifvertrag setzt die Löhne und Arbeitsbedingungen wie folgt fest: Wochenlohn 65 Kr.; bei Ueberarbeit für die ersten zwei Stunden im Anschluss an die ordentliche Arbeitszeit Kr. 1,80 pro Stunde, für sonstige Ueberstunden Kr. 2,25,-; eine Woche Ferien nach 6 Monaten; bei Krankheit eine Woche voller Lohn und ferner während 30 Tagen Kr. 3,50 pro Tag.

Der Schwedische Kraftfahrerverband für Anschluss an den Schwedischen Gewerkschaftsbund. (ITF) Bei einer Urabstimmung haben sich fünf Sechstel der Mitglieder des Schwedischen Kraftfahrerverbandes für den Anschluss an den Schwedischen Gewerkschaftsbund ausgesprochen. Der Verband zählte am 31. Dezember 1925 1716 Mitglieder, worunter 1100 Taxameter-Chauffeurs, 270 Autobusführer, und 58 Lastkraftwagenführer

### S e e l e u t e .

Die Arbeitszeitfrage für Seeleute. (ITF) In Ausführung eines Beschlusses des Seelente-Beirates der I.T.F. hatte am 26. Februar eine Delegation der I.T.F. eine Aussprache mit dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes. Die Delegation wies auf die Dringlichkeit der Durchführung des Achtstundentages in der Handelsmarine hin und sprach im Namen der innerhalb der I.T.F. organisierten Seeleute den Wunsch aus, dass diese Frage auf der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz, die hauptsächlich der Besprechung von Seemannsangelegenheiten gewidmet ist, mitbehandelt werde. Es wurde betont, dass bei Nichtberücksichtigung dieses Wunsches die bevorstehende Arbeitskonferenz einen entscheidenden Teil ihres Interesses für die Seeleute einbüsse. Auch wurde darauf hingewiesen, dass die Internationale der Seeoffiziere der Handelsmarine eine gleiche Auffassung vertrete. Ende März wird der Seelentebeirat der I.T.F. erneut in Amsterdam zusammentreten, um den Bericht der Delegation entgegenzunehmen und über die weitere Haltung zu entscheiden.