



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) No. 7

Amsterdam, 1. April 1926.

Eine internationale Konferenz der Eisenbahnbeamten.

(ITF) Am 30. und 31. März fand in Amsterdam eine von der Internationalen Transportarbeiter Föderation, Sektion Eisenbahner, einberufene internationale Konferenz der Eisenbahnbeamten statt, zu der 16 der I.T.F. angeschlossene und 3 ausserhalb der I.T.F. stehende Gewerkschaften des Eisenbahnpersonals mit zusammen 1 212 302 Mitgliedern, wovon 153 362 Beamte, Delegierte entsandt hatten. Von letzteren entfielen auf die drei nicht der I.T.F. angeschlossenen Beamten-Organisationen 22 922 Mitglieder, die sich auf die Länder Frankreich, Belgien und Niederland verteilen.

Den Vorsitz der Konferenz führte J.T. Cramp, der Präsident der I.T.F. - N. Nathans, Sekretär der Eisenbahner-Sektion der I.T.F., erstattete Bericht über die organisatorischen Verhältnisse der Eisenbahnbeamten und betonte die Notwendigkeit des grösstmöglichen Zusammenwirkens des allgemeinen Personals und der Beamtenschaft des Eisenbahnbetriebes. Hernach gab A.G. Walkden, Sekretär des Verbandes der Eisenbahnkanzlisten in England, eine Uebersicht über die Entwicklung der englischen Beamten-Organisationen und wies auf die von seiner Organisation, die heute sowohl dem Englischen Gewerkschaftsbund, der Labour-Party, als der I.T.F. angeschlossen ist, für die Beamtenschaft erreichten Verbesserungen.

An der sich an diese Referate anschliessenden Diskussion nahmen teil: Bloothoofd (B.A.N.S. Holland), Prawitz (Deutschland), Moltmaker (Holland), König (Oesterreich), Dobbio (England) und Willomsen (B.A.N.S. Holland)

Schliesslich nahm die Konferenz noch ein Referat von V. Lang, Vorstandsmitglied des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, über "Die Aufgabe der Beamten im Kampf um Mitbestimmungsrecht sowie um die Sozialisierung des Eisenbahndienstes" entgegen, worauf mit allgemeinen Stimmen nachstehende Resolution angenommen wurde:

"Die von der I.T.F. einberufene Konferenz, beschiedt durch Vertreter von Eisenbahnbeamten umfassenden Gewerkschaften aus 13 verschiedenen Ländern mit zusammen 1 212 302 Mitgliedern, wovon 153 362 Beamte, spricht nach Entgegennahme der Berichte über die Organisation der Beamten und der übrigen Gruppen des Eisenbahnpersonals in den verschiedenen Ländern, sowie des Berichts über die Sozialisierung und das Mitbestimmungsrecht in der Betriebsleitung, und nach Anhören der daran geknüpften Diskussion, die Meinung aus, dass die engstmögliche nationale und internationale Zusammenarbeit aller Eisenbahnbediensteten wichtiger ist als je und dass in jenen Ländern, in denen besondere Organisationen für

das Kanzlei- und Aufsichtspersonal bestehen, eine derartige Zusammenarbeit mit dem Allgemeinen Eisenbahner-Verband erforderlich ist sowohl zum Schutz der eigenen Interessen, als der Interessen aller Eisenbahnbediensteten und der der gesamten Arbeiterklasse.

Die Konferenz lädt alle noch ausserhalb der I.T.F. stehenden Organisationen herzlich ein, den ihnen zustehenden Platz in der internationalen Bewegung einzunehmen und auf diese Weise dazu beizutragen, dass Weltfrieden und Fortschritt in der ganzen Welt gesichert werden, und die Sozialisierung der Transportmittel unter gemeinsamer Kontrolle und Leitung der Arbeiter und der Vertreter der Gemeinschaft in jedem Lande gefördert wird. "

### E i s e n b a h n e r .

Auf dem Wege zu einem Kartell der deutschen Eisenbahnergewerkschaften ? (ITF) Die abweisende Haltung, die die Deutsche Reichsbahngesellschaft gegenüber dem Personal in immer sinnfälliger Weise einnimmt und die besonders deutlich durch die Weigerung, den letzten verbindlich erklärten Schiedsspruch anzuerkennen, zum Ausdruck gekommen ist, hat in Deutschland den Plan aufwerfen lassen, eine festere Verbindung der grossen Eisenbahnerorganisationen herbeizuführen. Wie der "Voraus", das Organ der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, meldet, haben zu diesem Zwecke bereits Verhandlungen stattgefunden. Hierbei ist von allen Organisationsvertretern zugesagt worden, dass sie sich innerhalb ihrer Organisationen für die Herbeiführung eines festen Zusammenschlusses einsetzen werden. Ein bereits ausgearbeiteter Vertragsentwurf sieht die Schaffung eines Kartellverhältnisses vor und unterliegt zur Zeit noch der Prüfung durch die beteiligten Organisationen. Durch Annahme dieses Vertrags würden sich die Organisationen bei voller Aufrechterhaltung ihrer sonstigen Selbständigkeit verpflichten, dass alle Handlungen und Massnahmen, die sich im Interesse aller Eisenbahner notwendig machen, von allen Eisenbahner-Gewerkschaften gemeinsam durchgeführt werden. Zur Verwirklichung dieser Absicht ist zunächst die Gründung eines Ausschusses vorgesehen, in dem jede der grossen Gewerkschaften durch ihren Vorsitzenden vertreten ist.

Die Deutsche Reichsbahn lässt die Wohnungseinrichtung eines Gewerkschaftsführers pfänden. (ITF) Im Anschluss an den im Jahre 1922 stattgefundenen Eisenbahnbeamten-Streik sind gegen die damaligen Vorsitzenden der Beamtengewerkschaft eine Reihe zivilgerichtlicher Klagen auf Schadenersatz erhoben worden mit dem Erfolg, dass die Gerichte die Beklagten für die geltend gemachten Forderungen haftbar erklärten. Diese Urteile haben damals in Deutschland eine grosse Entrüstung hervorgerufen und da inzwischen eine längere Zeitspanne verstrichen ist, wurde allgemein angenommen, dass die Klageführenden es bei dem Gerichtsurteil belassen und von dessen Durchführung absehen werden. Nunmehr hat die Reichsbahndirektion Halle bei dem damaligen Streikführer Monne für eine Forderung von etwa 4 000 Mark die Wohnungseinrichtung pfänden lassen. Da nicht anzunehmen ist, dass es der Reichsbahndirektion auf die Erlangung von ein paar Tausend Mark ankommen kann, so bleibt als Erklärung für dieses Vorgehen nur übrig, dass die Eisenbahnergewerkschaften hierdurch nachdrücklich an jene Gerichtsurteile, wonach Gewerkschaftsführer für bei Streiks entstehende Schäden mit ihrem persönlichen Besitz haftbar sind, erinnert werden sollten.

Eine Konferenz über die Sonntagsruhe im Güterverkehr. (ITF) Anfang April findet in Wien eine Konferenz statt, an der Vertreter der österreichischen, tschechoslowakischen, polnischen, rumänischen und südslawischen Eisenbahnverwaltung teilnehmen. Zweck der Konferenz ist, eine Aussprache über die Sonntagsruhe im Güterverkehr, die in den Betrieben der angeführten Eisenbahnverwaltungen bisher noch nicht besteht. Die Konferenz soll auf Anregung

der Deutschen Reichsbahn stattfinden, bei der die Sonntagsruhe im Güterverkehr schon lange eingeführt ist und für die sich durch das Fehlen einer gleichen Regelung in den östlichen Nachbarländern wiederholt grössere Verkehrsschwierigkeiten an den Grenzstationen ergeben haben.

Neue Forderungen der Londoner Eisenbahner. (I.T.F.) Eine am 23. März stattgefundene Konferenz des Londoner Distriktsrats des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes (NUR) hat beschlossen, der bereits von einer früheren Konferenz aufgestellten Forderung nach Festsetzung eines Mindestwochenlohns von £ 3.-.- und der Einführung eines Verhandlungsverfahrens für die Werkstättenarbeiter noch folgende drei Punkte hinzuzufügen:

- 1.) Festsetzung eines garantierten Tag- und Wochenlohns für alle Grade;
- 2.) 12 Tage Ferien jährlich unter Fortzahlung des vollen Lohns;
- 3.) es darf nur Personal beschäftigt werden, das gewerkschaftlich organisiert ist.

Es wird angenommen, dass diese Forderungen von allen Teilen des Landes unterstützt werden und dass demnächst die Exekutive des Verbandes erneut zusammentritt zwecks Einleitung einer allgemeinen Kampagne auf der Grundlage der gestellten Forderungen.

Ein Beschluss des belgischen Eisenbahnerverbandes gegen die Entstaatlichung der Eisenbahnen. (ITF) Der Beschluss des belgischen Ministerrats, die Staatsbahnen in einen autonomen Betrieb umzuwandeln, hat namentlich unter der belgischen Eisenbahnerschaft grosse Beunruhigung verursacht. Im Zusammenhang hiermit hat der Vorstand des belgischen Eisenbahnerverbandes seine Stellungnahme wie folgt dargelegt:

- 1.) Der Verband bleibt Anhänger einer staatlichen Verwaltung, wie diese von den Landeskongressen verteidigt und gefordert worden ist, gemäss dem demokratischen Programm, wonach der Betrieb nicht von den Finanzen des Staates losgelöst werden darf und ausschliesslich mit Rücksicht auf die Interessen der Gesamtheit geleitet werden muss;
- 2.) Der Verband rechnet auf die Wachsamkeit der sozialistischen Minister, des Gewerkschaftsbundes und der Arbeiterpartei, damit jeder Plan, der dem Finanzkapital Einfluss auf die Verwaltung der Eisenbahnen einräumt, ausgeschaltet wird
- 3.) und protestiert mit aller Energie gegen die kapitalistischen Bestrebungen, die darauf hinauslaufen, der Finanz den wichtigsten Betrieb des Landes auszuliefern.

Am 17. März hat der belgische Ministerpräsident zur gleichen Frage folgende Erklärung abgegeben:

"Die Regierung erklärt in der meist kategorischen Form, dass sie niemals die Eisenbahnen weder direkt noch indirekt unter die Vormundschaft belgischer oder ausländischer Finanzleute stellen wird.

Die Regierung verhält sich nicht ablehnend gegenüber der Schaffung einer autonomen Verwaltung, um dem Betrieb der Eisenbahnen einen mehr kaufmännischen und industriellen Charakter zu geben. In dieser Hinsicht würde die Regierung dem schweizerischen Regime den Vorzug geben".

Hierzu bemerkte Henri Renier, der Vorsitzende des belgischen Eisenbahnerverbandes: "Die Schaffung einer autonomen Verwaltung der Eisenbahnen in dem hier dargelegten Sinne würde die finanziellen Einflüsse, die wir bekämpfen, ausschalten. In diesem Falle könnte der Landesverband der Prüfung eines solchen Planes nicht feindselig gegenüberstehen."

Die kanadischen Eisenbahner fordern höhere Löhne. (ITF) Die Gewerkschaften des kanadischen Zuggersonals sind in eine Lohnbewegung getreten. Sie fordern eine Erhöhung der Löhne im gleichen Ausmass wie die Eisenbahnergewerkschaften der Vereinigten Staaten. Im allgemeinen stimmen die Löhne der gutorganisierten Eisenbahnerkategorien Kanadas mit denen der Vereinigten Staaten überein, weisen aber gegenüber der Vorkriegszeit im Vergleich

mit den Löhnen anderer Gewerbe in Kanada eine geringere Erhöhung auf. Im Durchschnitt beträgt die Steigerung der Eisenbahnerlöhne gegenüber 1913 57 %, doch sind die Lebenshaltungskosten nach den amtlichen Feststellungen in genau dem selben Verhältnis gestiegen sodass die eingetretene Lohnerhöhung nur eine nominelle, keine reale ist. Der heutige Reallohn dürfte im Gegenteil noch unter dem Niveau von 1913 liegen, da die Berechnungen des Lebenshaltungsindex die tatsächlich seit 1913 eingetretene Teuerung nicht vollständig erfassen und deswegen von den Gewerkschaften angefochten werden.

Betriebskosten bei elektrischem und bei Dampftrieb. (ITF) Aufgrund 8 1/2 jähriger Erfahrungen hat die Chicago, Milwaukee and St. Paul Eisenbahngesellschaft errechnet, dass sie durch den elektrischen Betrieb gegenüber dem Dampftrieb insgesamt 19 Mill. Dollar erspart hat, was die Aufwendungen der Ausrüstung der Bahn für den elektrischen Betrieb bereits übersteigt. Für das Jahr 1923 werden die Kosten bei Dampftrieb auf 200 \$ für 1 000 Tonnenmeilen geschätzt, während sie bei elektrischer Zugführung 121 \$ betragen haben. Diese Ersparnis bedeutet eine Verminderung der Betriebsausgaben um 10,3 %. Bemerkenswert ist noch die Feststellung, dass die Unterhaltskosten von Dampflokomotiven 25,3 %, die der elektrischen Lokomotiven 5,95 % des Anschaffungspreises betragen.

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

Verschärfung der Lage in der deutschen Rheinschifffahrt. (ITF) Bekanntlich haben die Unternehmervertreter unmittelbar nach der Verkündung des Schiedsspruches erklärt, dass sie diesen ablehnen, obwohl der Schiedsspruch im wesentlichen die geltenden Arbeitsbedingungen unverändert liess. Aus inzwischen bekannt gewordenen Erklärungen ist zu schliessen, dass die Unternehmer entschlossen sind, der Durchführung des Schiedsspruches mit allen Mitteln entgegenzuwirken. Es wurde sogar die Drohung ausgesprochen, dass man zur Niederlegung des Schifffahrtbetriebes übergehen werde, falls der Schiedsspruch verbindlich erklärt werden sollte.

Abschluss eines Tarifvertrags für Flugzeugführer bei der Deutschen Lufthansa. (ITF) Für die Flugzeugführer der Deutschen Lufthansa ist vor kurzen ein Tarifvertrag zustande gekommen, der die Gehälter wie folgt regelt:

Grundgehälter bei einer Flugstrecke			
bis	40 000 km.	monatlich	275 Mark
von	40 000 - 65 000	" "	300 "
"	65 000 - 90 000	" "	330 "
"	90 000 - 120 000	" "	360 "
über	120 000	" "	410 "

Verheiratete erhalten als Familienzulage monatlich

für die Ehefrau	50 Mark
" das erste Kind	12 "
" jedes weitere Kind	16 "

Ausserdem sollen die Piloten je nach ihrer Dienstdauer im Luftverkehr eine vertraglich nicht geregelte Zulage erhalten, die sich zwischen 100 und 600 Mark im Jahre bewegt.

Die Kilometergelder sind wie folgt geregelt:

- 1.) für Junkers F 13, Fokker F 2 und F 3 5 Pfg. pro Kilometer
- 2.) " Dornier Komet 3 7 " " "
- 3.) " Dornier Wal, G. 23 9 " " "

Für Nachtflugzeit wird 100 % Zuschlag gezahlt. Piloten, die bereits 120 000 Kilometer im Luftverkehr zurückgelegt haben, erhalten auch für Flugzeuge der Gruppe 1) 7 Pfg. pro Kilometer.

"Der Berufsflieger", das Nachrichtenblatt der Reichsabteilung des Luftfahrtpersonals im "Deutschen Verkehrsband", bezeichnet den Inhalt des Tarifvertrags als unbefriedigend.

Unfälle in Hamburger Hafen (ITF) Die Zahl der Unfälle in Hamburger Hafen ist fortwährend im Steigen begriffen. Es ereigneten sich im Jahr

im Jahr	leichte Unfälle	schwere Unfälle	zus. davon tödlich
1921	1845	119	1 964
1922	2667	188	2 855
1923	3676	195	3 871
1924	5309	350	5 675
1925	5835	531	6 393

Auffallend ist die sich fortgesetzt vergrößernde Zahl der schweren Unfälle.

Ein Sieg der Londoner Leichterschiffer. (ITF) Unter dieser Überschrift berichtet "The Record", das Organ der Transport and General Workers' Union:

Eine sehr wesentliche Erhöhung des Verdienstes vieler Leichterschiffer auf der Themse wird sich aus einem ausgezeichneten Abkommen ergeben, das die Hafendarbeit-Kommission von London zwischen der Short Sea Traders' Association und der Transport and General Workers' Union herbeigeführt hat. Dieses Abkommen sichert den Leichterschiffen, die sich in Arbeitsbereitschaft befinden, folgende Bezüge zu:

in Wochentagen von 5 Uhr nachm. bis 8 Uhr vorm. 1 sh. pro Stunde

" Samstagen " 5 " " " Mitternacht 1 " " "

" " " Mitternacht bis 8 Uhr vorm. Sonntags 2 sh. p. St.

" Sonntagen " 8 Uhr vorm. bis 5 Uhr nachm. oder einem Teil dieser Zeit: 1 £

" " " 5 Uhr nachm. bis Mitternacht 2 sh. pro Stunde.

Für alle Essenspausen, während deren gearbeitet wird, ist der doppelte Satz zu zahlen. Das Gleiche gilt hinsichtlich der Arbeit an allen anerkannten Feiertagen.

Alle genannten Sätze werden in Ergänzung der geltenden Löhne gezahlt.

"The Record" bezeichnet den Inhalt dieses Abkommens als den wesentlichsten Erfolg, der seit den Lohnerhöhungen von 1924 auf der Themse erreicht worden ist.

Ein Strassenbahnerstreik in Bergen. (Norwegen) (I.T.F.) In Bergen steht das Personal der städtischen Strassenbahn seit 2. Februar im Streik zur Abwehr einer angekündigten Lohnerabsetzung von 500 Kr. im Jahr. Wiederholt stattgefundene Verhandlungen haben bisher zu keinem Ergebnis geführt. Auch die von der städtischen Strassenbahnverwaltung den einzelnen Angestellten zugestellte Kündigung hat das streikende Personal nicht zur Wiederaufnahme der Arbeit bewegen können. Der mit grösster Geschlossenheit geführte Streik dauert daher noch fort.

Die Lage im schwedischen Transportgewerbe. (I.T.F.) Die Uebereinkunft für die schwedischen Hafendarbeiter war am 1. Oktober 1925 abgelaufen. Einer Verabredung zufolge, die im Herbst vorigen Jahres zwischen Unternehmern und dem Schwedischen Transportarbeiterverband getroffen wurde, sollte das Abkommen noch einige weitere Monate in Geltung bleiben und in der Zwischenzeit versucht werden, eine Grundlage für die Schaffung eines neuen Tarifvertrags zu finden.

Soweit Südschweden in Betracht kommt, ist diese Verabredung eingehalten worden mit dem Erfolg, dass für die Hafendarbeiterschaft einige Verbesserungen durchgesetzt werden konnten. Anders gestaltet sich die Lage in Nordschweden. Für diesen Landesteil hatten die Abteilungen des Transportarbeiterverbandes im vorigen Sommer bereits beschlossen, die Tarifverträge zu kündigen, und wendeten eine andere Taktik an, als ihnen von dem Vorstand empfohlen wurde. Zu einem Erfolg hat dieses Vorgehen indessen nicht geführt. Bei den Mitte März begonnenen Verhandlungen stellten die Unternehmer sofort eine Art Ultimatum, indem sie erklärten, dass von einer Lohnerhöhung keine Rede sein könne und dass von den Bestimmungen des alten Tarifvertrages nicht abgewichen werden dürfe. Der hierauf von dem Schlichter gefällte Schiedsspruch lehnte sich im wesentlichen an die Forderungen der Unternehmer an. Die Erklärungsfrist läuft am 9. April ab und da der Vorstand empfohlen hat, diesen Schiedsspruch zuzustimmen, kann angenommen werden, dass der Konflikt auf der Grundlage des Schiedsspruches beigelegt wird.

Der Vertrag betrifft 4 000 bis 5 000 Arbeiter.

Sehr nachteilig wurde die Aktion der Hafentarbeiter Nordschwedens durch den Umstand beeinflusst, dass die Sägmühlenindustrie in Nordschweden zur Zeit sehr darniederliegt, was auch darin zum Ausdruck kommt, dass über 50 % des Personals dieser Industrie entlassen worden ist. Da nun die nordschwedischen Häfen hauptsächlich auf Holztransporte angewiesen sind, wurde die Lohnbewegung der Hafentarbeiter durch die eingetretene Verringerung im Beschäftigungsgrad stark durchkreuzt.

Seeleute.

Eine Sitzung des Seeleute-Beirats der I.T.F. (ITF) Am 30. März fand in Amsterdam eine erweiterte Sitzung des Seeleute-Beirats der I.T.F. statt. Anwesend waren: J. Henson (England), F. Köhler (Deutschland), E. Jacobsen (Dänemark), S. Lundgren (Schweden), A. Kievit (Holland), J. Chapelle (Frankreich), die Mitglieder des Generalrats der I.T.F.: J. Brautigam (Holland) und C. Mahlman (Belgien), sowie Edo Pimpen, Generalsekretär der I.T.F. Ausserdem wohnten der Sitzung als Gäste bei: C. Brandt und R. Feenstra von der Internationale der Seeoffiziere.

In der Hauptsache beschäftigte sich die Konferenz, bei der J. Henson den Vorsitz führte, mit der Frage der Haltung, die gegenüber der nächsten Internationalen Arbeitskonferenz einzunehmen ist. Nach ausführlicher Aussprache wurde mit allgemeinen Stimmen beschlossen, von der diesjährigen Internationalen Arbeitskonferenz ausdrücklich zu verlangen, dass die Frage der Arbeitszeit für Seeleute auf einer besonderen, 1927 abzuhaltenden Konferenz behandelt werde. Für den Fall, dass diesem Verlangen nicht entsprochen werden sollte, wird vollständige Freiheit betr. die Stellungnahme zur diesjährigen Konferenz vorbehalten.

Es ist in Aussicht genommen, während der drei Tage, die der Internationalen Arbeitskonferenz vorausgehen, zwei Seeleutekonferenzen abzuhalten und zwar zunächst eine Konferenz der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen, dann eine gemeinsame Konferenz der Vertreter der I.T.F.-Organisationen mit den Vertretern der Internationale der Seeoffiziere, wozu eventuell auch in Genf weilende Vertreter von Seeleuteorganisationen, die keiner der beiden Internationalen angeschlossen sind, eingeladen werden sollen.

Zum Schluss beschäftigte sich der Seeleute-Beirat noch mit der Vorbereitung einer gelegentlich des im September in Paris stattfindenden I.T.F.-Kongresses abzuhaltenden Seeleute-Konferenz, und beschloss, folgende Punkte auf die Tagesordnung zu setzen:

- 1.) Der Kampf der Seeleute-Organisationen für den Achtstundentag mittels direkter Aktion;
- 2.) Die nächsten Aktionen in den verschiedenen Ländern unter Leitung der I.T.F.;
- 3.) Innerer Ausbau der I.T.F. zwecks Unterstützung und Hilfe an Mitglieder der der I.T.F. angeschlossenen Seeleute-Organisationen.

Ferner wurde noch beschlossen, einen Delegierten zu dem am 28. Juni in Oslo stattfindenden Internationalen Kongress für Hygiene auf Handelsschiffen zu entsenden.

Ein Schiedsspruch in der deutschen Hochseefischerei. (I.T.F.) Am 17. März fällte die Hamburger Schlichterkammer, wie "Die Schifffahrt" meldet, einen Spruch, der den alten Tarif im wesentlichen bis auf weiteres verlängert. Das Verpflegungsgeld wurde auf 2,50 Mk. festgesetzt. Überstunden werden Steuerleuten und Maschinisten mit 85 Pfg., Vollgraden mit 63 Pfg. und Leichtmatrosen mit 37 Pfg. vergütet. Der neue Tarif kann mit einmonatiger Frist zum Monatsende gekündigt werden.

Ein Verlust der National Sailors' and Firemen's Union. (ITF) Am 4. März ist nach kurzer Krankheit Cyril George, der junge Sekretär der National Sailors' and Firemen's Union in Manchester, an seinem Wohnplatz gestorben. Die N.S.F.U. beklagt hierdurch den Verlust eines energischen, mit grossen Fähigkeiten ausgestatteten Mitarbeiters.