

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

No. 8
Amsterdam, 16. IV. 1926

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

Eisenbahner.

Die Eisenbahnunfälle in Deutschland.- Das Eisenbahnungsglück auf der Mittenwaldbahn. (ITF) Auf eine Million Zugkilometer wurden, wie "Der Deutsche Eisenbahner" nachweist, gezählt:

im Jahre 1913	4,66 Eisenbahn-Unfälle
" " 1924	6,33 " "
" " 1925	5,84 " "

Die Zahl der Unfälle ist demnach noch immer um rund 25% höher als im Jahre 1913. Zwar zeigen die Unfallziffern für 1925 gegenüber 1924 eine Abnahme um 7,7%, doch ist dies, wie "Der Deutsche Eisenbahner" betont, in der Hauptsache auf den schwachen Verkehr des vergangenen Jahres zurückzuführen.

Uebrigens ist es bezeichnend, dass sich selbst die Fraktion des Zentrums (Katholiken) im Preussischen Landtag veranlasst gesehen hat in einer dem Staatsministerium vorgelegten Anfrage darauf hinzuweisen, dass "in letzter Zeit eine bedenkliche Häufung von Eisenbahnbetriebsunfällen zu verzeichnen gewesen ist". "Die Ursachen dieser dauernden Steigerung der Gefährdung der Eisenbahn", so wird in der Anfrage bemerkt, "scheinen in der Hauptsache auf Mangel an Personal und Überlastung der noch vorhandenen Kräfte zurückzuführen zu sein. Trotzdem bei den Reichs- und Staatsbehörden der Personalabbau beendet und durch Gesetze aufgehoben ist, finden bei der Reichsbahn noch ohne Unterbrechung sowohl Entlassungen wie Rücküberführungen von Beamten in das Arbeitervorhältnis, die Vorstufe der sicheren Entlassung, statt. Auf gefährlichen und verkehrsreichen Betriebsstellen beträgt die tägliche Arbeitszeit jetzt zwölf Stunden, während auf demselben Posten und bei gleichen Betriebsverhältnissen in der Vorkriegszeit das Personal mit dreifachem Wechsel in 24 Stunden genügend belastet war."

Eine bedauerliche Illustration des verhängnisvollen Zusammenhangs zwischen Personaleinsparung und Betriebsgefährdung gibt wieder ein Eisenbahnunfall, der sich am 7. April auf der bayrischen Mittenwaldbahn zutrug. Auf dieser elektrisch betriebenen Bergstrecke ist seit einiger Zeit die Einmann-Bedienung auf den Lokomotiven eingeführt. Während der Zug talwärts fuhr, beugte sich der Lokomotivführer zur Beobachtung der Leitungsbügel hinaus und stürzte hierbei ab. Der nunmehr führerlos gewordene Zug fuhr nun mit immer grösserer Geschwindigkeit bergab. Erst später wurde der Absturz des Lokomotivführers bemerkt und versucht, den Zug mittels der Nothremse zum Stehen zu bringen. Inzwischen war der Zug bereits bei einer Krümmung angelangt und sprang aus dem Geleise. Drei Wagen stürzten um und fielen vier Meter tief eine Böschung hinab. Dem amtlichen Bericht zufolge wurden 7 Passagiere, wovon einer schwer, verletzt.

Weitere Mitgliederzunahme des Allgemeinen Englischen Eisenbahnerverbandes. (ITF) Wie die "Railway Review" berichtet, zählte der Allgemeine Englische Eisenbahnerverband (N.U.R.) Ende 1925 398.596 Mitglieder gegen 381.605 Ende 1924, 363.230 Ende 1923, und 337.350 Ende 1922. Auf die vier Landesteile Grossbritanniens verteilte sich der Mitgliederstand Ende 1925 wie folgt: England: 314.394; Schottland: 38.634; Wales: 31.269; Irland 14.299.

Ein Verlust des französischen Eisenbahnerverbandes. (ITF) Von einem schweren Verlust ist der französische Eisenbahnerverband getroffen worden. Am 1. April starb George Toulouse, einer der rührigsten Organisatoren der französischen Eisenbahnerschaft. Aus seinem Lebenslauf sei folgendes mitgeteilt: Toulouse war früher Bediensteter der Chemin du Midi

und wurde wegen seiner hervorragenden Beteiligung an dem 1910 stattgefundenen Eisenbahnerstreik entlassen. 1911 trat er als Angestellter bei der Eisenbahnergewerkschaft ein und leitete gewissermassen allein deren Schicksale während des ganzen Krieges. An der 1917 stattgefundenen Verschmelzung der verschiedenen Verbände zu der heutigen Landesföderation hatte Toulouse einen besonders grossen Anteil. 1924 übernahm Toulouse das Sekretariat der Lokalbahner-Föderation. Obwohl bereits leidend, liess er sich nicht abhalten, an dem im März dieses Jahres stattgefundenen Kongress des französischen Eisenbahnerverbandes teilzunehmen, wodurch offenbar sein Tod beschleunigt wurde. Die I.T.F. hat an dem Sarge des Toten als letzten Gruss der internationalen Transportarbeiterschaft einen Kranz niederlegen lassen.

Lohnkonflikt auf den irischen Eisenbahnen. (ITF) Obwohl die irischen Eisenbahner wiederholt bekundet haben, dass sie die von den Eisenbahngesellschaften geplante allgemeine Lohnkürzung ablehnen, beharren die Unternehmer bei ihrer Absicht. Ihr Vorschlag geht darauf hinaus, die Wochenlöhne um 9 sh d, und die Gehälter des Kanzleipersonals um 5% zu kürzen. Insgesamt würden davon 20.000 Eisenbahner betroffen.

Die Forderung der Eisenbahngesellschaften wird in den nächsten Tagen das irische Eisenbahn-Lohnamt beschäftigen. Die Eisenbahner sind entschlossen, jede Kürzung ihrer Einkommen zu bekämpfen.

Ein erfolgreicher Proteststreik in England. (ITF) Für die Kampfbereitschaft der englischen Arbeiter ist folgender Vorfall bezeichnend: Auf einem Güterdepot der London, Midland and Scottish Railway wurde am 12. April ein/ in ein anderes Depot versetzt. Diese Massnahme wurde von dem ~~Per/Inspektor/~~ Personal sofort mit der Niederlegung der Arbeit beantwortet, da man in dieser Versetzung des offenbar allgemein beliebten Inspektors den ersten Schritt zu weiteren, die Arbeitsbedingungen verschlechternden Veränderungen sah. Insgesamt beteiligten sich etwa 1000 Leute an dem Streik. Verhandlungen, die Funktionäre des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes unmittelbar nach dem Streikausbruch mit der Eisenbahndirektion aufnahmen, führten zu dem Ergebnis, dass die Versetzung des Inspektors unterbleibt. Hierauf nahmen die Streikenden die Arbeit wieder auf.

Transportarbeiter.

Der Schiedsspruch für die deutsche Rheinschiffahrt verbindlich erklärt. (ITF) Der Reichsarbeitsminister hat den am 17. März für die deutsche Rheinschiffahrt gefällten Schiedsspruch, gegen den von Unternehmerseite sofort Protest eingelegt worden ist, am 31. März für verbindlich erklärt. In der Begründung heisst es u.a.: "Bei der Bedeutung der Streitsache erscheint es nicht angängig, die Austragung des Streites den Parteien zu überlassen. Auch im Hinblick auf die schwierige Lage der Rheinschiffahrt entspricht die vorgeschlagene tarifliche Regelung der Billigung, wobei insbesondere auch zu berücksichtigen ist, dass das Lohnabkommen seit dem 11. Juni 1925 und der Manteltarif bereits seit 1924 in Geltung sind. Unter diesen Umständen erscheint es bei der Bedeutung der Streitsache für die Allgemeinheit im Interesse der Herstellung eines tariflichen Zustandes notwendig, von der Befugnis des Art. I, Par. 6 der Schlichtungsordnung Gebrauch zu machen und den Schiedsspruch für verbindlich zu erklären."

Bekanntlich hatten die Unternehmer gedroht, die Verbindlichkeitserklärung des Schiedspruches mit Betriebsstillogungen zu beantworten. Wie weit diese Drohung nur darauf berechnet war, das Reichsarbeitsministerium einzuschüchtern oder wie weit sie tatsächlich ernst gemeint ist, wird sich bald herausstellen.

Zur Notiz: "Abschluss eines Tarifvertrages für Flugzeugführer bei der deutschen Luft-Hansa." In No. 7 der Pressoberichte der I.T.F. wird uns mitgeteilt: Der erwähnte Vortrag wurde nicht als Tarifvertrag abgeschlossen, sondern durch Vereinbarungen mit den Vertrauensleuten der Piloten. Der Deutsche Verkehrsband war daran nicht beteiligt. Die deutschen Verkehrspiloten sind z.Zt. zum grössten Teile in einer "Berufsvereinigung deutscher Flugzeugführer" zusammengeschlossen,

die keiner gewerkschaftlichen Organisation angehört, daher auch keine Tarifverträge abschliessen kann. Es besteht zwischen diesem Verein und dem Deutschen Verkehrsband einstweilen Fühlung und gegenseitiger regelmässiger Gedankenaustausch. Die Herbeiführung eines organisatorischen Zusammenschlusses wird erhofft.

Die Deutsche Luft-Hansa, die in der Hauptsache den deutschen Luftverkehr betreibt, hat bisher direkte Verhandlungen mit den Gewerkschaften abgewiesen.

Englische Hafendarbeiter verhindern, dass deutsche Seeleute in der Ladung arbeiten müssen. (ITF) Im englischen Hafen Yarmouth traf vor kurzem das deutsche Seewerkschiff "Johanna" aus Hamburg mit Ladung ein. Gemäss den Anmusterungsbedingungen war die Besatzung des Schiffes gehalten, Löscharbeiten zu verrichten, doch weigerten die englischen Hafendarbeiter (Mitglieder der Transport and General Workers' Union), von der Schiffsmannschaft gelöschte Waren weiter zu behandeln, und verlangten, dass sowohl die Ladarbeiten an Bord wie an Wall ausschliesslich durch registrierte Hafendarbeiter erfolgen. Nach einem zweitägigen Boykott des Schiffes wurde der Forderung der Hafendarbeiter entsprochen und die Schiffsbesatzung von jeder Mitwirkung bei den Ladarbeiten enthoben.

Italienische Hafendarbeiter und Seeleute gegen den Fascismus. (ITF) Wie dem Daily Herald berichtet wird, kam es vor kurzem in Livorno zu einem scharfen Konflikt zwischen Hafendarbeitern sowie Seeleuten und Fascisten. Seitens der Polizei war den Hafendarbeitern verboten worden, einem infolge eines Arbeitsunfalls ums Leben gekommenen Arbeitskameraden öffentlich das letzte Geleit zu geben. Als sich die Hafendarbeiter um dieses Verbot nicht kümmerten und trotzdem versuchen wollten, ihre Absicht durchzuführen, griff die Polizei ein und trachtete die Arbeiter auseinander zu treiben, die sich jedoch hartnäckig zur Wehr setzten und hierbei die Unterstützung der benachbarten Bevölkerung fanden. Bei den Kämpfen sollen zwei Personen getötet und mehrere verwundet worden sein. Als die Seeleute auf den im Hafen liegenden Schiffen Kenntnis von diesen Vorgängen erhielten, veranstalteten sie eine Demonstration gegen den Fascismus, Marinopolizisten, die geschickt wurden, um mit den Seeleuten zu verhandeln, wurden mit Kohlenstücken und anderen Gegenständen beworfen.

Die Arbeitszeit der Schutenführer in Schweden. (ITF) Infolge der Eigenartigkeit ihres Berufs gestaltet sich eine Regelung der Arbeitszeit für die Schutenführer, die ebenfalls Mitglieder des Schwedischen Transportarbeiterverbandes sind, sehr schwierig. Es kommt mitunter vor, dass diese Leute mit Einschluss kürzerer Arbeiten 30 Stunden hintereinander Dienst verrichten müssen. Um diesem Zustand ein Ende zu bereiten, hat Lindloy kürzlich im Parlament bei Behandlung der Arbeitszeitfrage den Antrag gestellt, dass nach 12 Stunden Arbeit mindestens eine 8-stündige Ruhepause eintreten muss.

Die australischen Hafendarbeiter verweigern Ueberstunden. (ITF) Die Hafendarbeiter von Adelaide haben beschlossen, die Verrichtung von Ueberstunden ohne Ausnahme abzulehnen. Wie aus Australien berichtet wird, haben sich die Arbeiter anderer australischer Häfen diesem Beschluss angeschlossen. Auf Betreiben der Reederei hat das Schiedsgericht diese Angelegenheit aufgegriffen und die beteiligten Parteien zu einer Konferenz eingeladen. Nach den gesetzlichen Bestimmungen muss dieser Einladung entsprochen werden.

S e e l e u t e.

Die International Shipping Federation und das Internationale Arbeitsamt. (ITF) In einer im März in London stattgefundenen Versammlung beschäftigte sich die International Shipping Conference u.a. mit den Tagesordnungspunkten der diesen Sommer stattfindenden 9. Internationalen Arbeitskonferenz. Hierbei scheint namentlich an den Vorarbeiten des Internationalen Arbeitsamtes zu Punkt 2 der Tagesordnung (Allgemeine Grundsätze für die Arbeitsaufsicht auf See) stark abweisende Kritik geübt worden zu sein. Dem Internationalen Arbeitsamt wurde die Berechtigung abgesprochen, sich mit der

noch eingehender zu beschäftigen. Auch wurde die Frage aufgeworfen, ob es erwünscht wäre, sich von seiten der Reeder weiter an der Joint Maritime Commission (Seefahrtsausschuss des Internationalen Arbeitsamtes) zu beteiligen. Eine endgültige Entscheidung dieser Frage wurde noch nicht getroffen, da diese aus formellen Gründen der nächsten Versammlung der International Shipping Conference vorbehalten bleiben musste.

Todesfälle unter englischen Seeleuten in 1924. (ITF) Den amtlichen englischen Nachweisungen zufolge ereigneten sich unter den Mannschaften der englischen Handelsmarine - ausschliesslich der Segelschiffe - während 1924 insgesamt 1232 Todesfälle. Hiervon

	Sec:	fon	Zusammen
infolge Schiffbruch	121	31	152
" anderer Unfälle			
a) an Bord	122	107	229
b) an Wall	-	105	105
" Erkrankung	227	469	696
" Selbstmord	29	21	50
zusammen	499	733	1 232
davon Laskaris	139	201	340

Die Zahl der Personen, die die erste Mannschaft der während 1924 im Seeverkehr verwendeten Dampf- und Motorschiffe bildeten, ist 231 803.

Für die Segelschiffahrt wurden 31 Todesfälle unter der Mannschaft (2 238 Personen) nachgewiesen, worunter 12 infolge Schiffbruchs.

Als hauptsächlichste Todesursachen infolge Erkrankung werden angegeben: Tuberkulose, Lungen- und Herzleiden. Auf diese drei Ursachen werden 42% aller Todesfälle infolge Erkrankung zurückgeführt.

In der Fischerei starben 116 Seeleute, wovon 49 infolge des Schiffbruchs, 13 infolge Erkrankung und 54 infolge anderer Ursachen.

Steigende Zunahme des Motorschiffbaus. (ITF) Nach dem Vierteljahrsbericht von Loyds Register waren Ende März 1926 im Bau: 913 099 Motorschiff-Tonnage und 1 078 236 Dampfschiff-Tonnage. Die Tonnage der im Bau befindlichen Schiffe betrug demnach über 82% der im Bau befindlichen Dampfschiff-Tonnage. Unter den Motorschiffen befinden sich 62 Schiffe mit einer Tonnage von 6000 bis 10 000 t, 5 mit einer Tonnage zwischen 15 000 und 24 000 t, und mit ungefähr 33 000 t ein Schiff.

In folgenden Ländern war die Tonnage der im Bau befindlichen Motorschiffe erheblich höher als die der im Bau befindlichen Dampfschiffe: Dänemark, Holland, Italien, Japan und Schweden. In diesen fünf Ländern beträgt die im Bau befindliche Dampfschiff-Tonnage 135 640 t, die Motorschiff-Tonnage dagegen 453 903 t. In England übertrifft der Dampfschiffbau noch erheblich den Motorschiffbau, da die Tonnage des letzteren nur 52,7% der Tonnage des ersteren ausmacht.

Zur Frage der Funktelegraphie auf Schiffen. (ITF) Eine nordische Konferenz, so berichtet die deutsche nautische Zeitschrift "Hansa", soll in den nächsten Tagen nach Stockholm einberufen werden, die sich mit der Schaffung gleichartiger Grundlinien zur Lösung des Problems der Funktelegraphie auf Schiffen in den nordischen Ländern befassen wird. Es soll auch Beschluss darüber gefasst werden, ob die britische Regierung zu ersuchen ist, eine besondere internationale Konferenz zur Behandlung der gleichen Frage einzuberufen, damit dort die zahlreichen Wünsche betr. Aenderung der z.Zt. geltenden Bestimmungen zur Sprache gebracht werden können.

Der indische Vertreter zur 9. Internationalen Arbeitskonferenz. (ITF) Wie berichtet wird, ist der Generalsekretär des indischen Seeleute-Verbandes, M. Daud, als Vertreter zur 9. Internationalen Arbeitskonferenz ernannt worden.

Der Verkehr in amerikanischen Häfen während 1925. (ITF) Der gesamte Güterumschlag in den Häfen der Vereinigten Staaten in 1925 wird von dem United States Shipping Board auf 93 250 000 t beziffert. Hierbei ist nur der Auslandsverkehr berücksichtigt.

Den grössten Anteil weist der Hafen von New York auf, der mit 22 200 000 t allein 24% des gesamten Hafenumschlages auf sich vereinigt. Erst in weitem Abstand folgt New Orleans mit 9 410 131 t, dann Philadelphia mit 5 736 805 t, Baltimore mit 5 485 071 t, Los Angeles mit 3 751 700 t, Buffalo mit 3 384 339 t, Galveston mit 3 143 701 t, Norfolk mit 2 912 890 t, San Franzisko mit 2 681 199 t.

Die Entwicklung des französischen Hafenverkehrs. (ITF) Die Entwicklung des Verkehrs in den französischen Häfen während der letzten drei Jahre wird durch nachstehende Übersicht veranschaulicht:

Es gingen ein:

Im Jahre	Schiffe	Tonnage	Gewicht der Ladung
1925	56 625	55 324 700	30 633 333
1924	59 402	53 640 310	35 048 141
1923	59 516	51 694 595	36 991 654

Es liefen aus:

1925	56 440	55 254 618	10 839 089
1924	59 412	53 555 796	10 154 028
1923	59 347	51 816 991	8 837 581

Bemerkenswert ist der starke Rückgang im Waren-Eingang gegenüber den Jahren 1924 und 1923. Er wird durch die starke Verminderung der Kohleneinfuhr auf dem Seewege erklärt.

Sowohl der Zahl der Schiffe als dem Warenumschlag nach steht Marseille unter allen französischen Häfen an erster Stelle. Es weist auch den weitaus grössten Personenverkehr auf. Die nächst-grossen Häfen sind dem Der Güterumschlag betrug im Eingang 4 915 044, im Ausgang 2 506 486 t. Die nächstgrossen Häfen sind dem Güterumschlag (Ein-und Ausgang zusammen) nach: Rouen mit 6 943 700 t, Le Havre 4 825 449 t, Bordeaux 4 633 507 t, Dünkirchen 3 826 447 t, Nantes 2 085 907, Caen 1 635 479 t, Saint Nazaire 1 172 857 t, Boulogne 999 547 t, Cotte 971 780 t, La Rochelle 938 375 t.

Verschiedenes.

Eine deutsche Streikstatistik für 1924. (ITF) Das Amtsblatt des deutschen Reichsministeriums (Reichsarbeitsblatt) veröffentlicht in der Ausgabe vom 9. April eine detaillierte Übersicht über die während 1924 in Deutschland stattgefundenen Streiks. Wir entnehmen dieser folgende Angaben:

Die Gesamtzahl der stattgefundenen Streiks betrug 1 581. An ihnen nahmen insgesamt 969 956 Arbeiter aus 17 427 Betrieben teil. Die Zahl der hierdurch verlorenen Arbeitstage beträgt 13 198 470.- 1346 Streikbewegungen hatten Lohnkonflikte zur Ursache, 322 hatten die Regelung der Arbeitszeit zum Gegenstand, und 327 Streiks sind aus anderen Ursachen entstanden. 422 Streiks hatten vollen, 620 teilweisen und 539 keinen Erfolg.

Auf das Verkehrsgewerbe entfielen 76 Streiks. Die Zahl der beteiligten Arbeiter betrug 72 268, die Zahl der Betriebe 2 997, die Zahl der Arbeitstage 552 727. Die Streikursachen waren: in 65 Fällen der Arbeitslohn, in 23 Fällen die Arbeitszeit und in 15 Fällen boten andere Konflikte zum Streik Anlass. Mit vollem Erfolg wurden durchgeführt 23 Streiks, mit teilweisem Erfolg 32, mit keinem Erfolg 21 Streiks.

Ueber die Hälfte aller infolge Streikbewegungen verlorenen Arbeitstage entfielen auf die beiden Gewerbegruppen "Bergbau, Hütten- und Salinenwesen usw." (3 221 876 Tage) und die "Industrie der Maschinen usw." (3 719 848 Tage).

Verglichen mit 1923 ist sowohl die Zahl der Streiks als die Zahl der bestreikten Betriebe und der Streikenden erheblich zurückgegangen. Dagegen hat sich die Zahl der Streiktage um mehr als 2 Millionen erhöht. Bemerkenswert ist das starke Anwachsen der Streiks, bei denen die Arbeitszeit die Ursache bildete. Diese betrug in 1923 nur 32. Sie hat sich demnach in 1924 verzehnfacht.