

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

No. 22

Amsterdam, 23. November 1927

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

Eisenbahner.

Der Konflikt bei den irländischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Der Minister für Handel und Industrie hat in der Streitsache zwischen dem Landesverband der Eisenbahner und den irischen Eisenbahngesellschaften, die versuchten, die Lohnsätze bei neu in Dienst tretenden Angestellten ab 1. November herabzusetzen, vermittelt. Er hat beiden Parteien zu verstehen gegeben, dass er, bevor sie zu scharfen Massnahmen schreiten, erwartet, dass sie sich mit ihm hinsichtlich einer gemeinsamen Konferenz in Verbindung setzen. Beide Parteien haben diesem Verlangen entsprochen und der Minister beschäftigt sich nun ernstlich mit dem Fall.

Beilegung des Eisenbahnerkonfliktes in der Tschechoslowakei. (I.T.F.) Nachdem die Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnminister und den Personalvertretern über die Regelung der Gehaltsverhältnisse infolge der unnachgiebigen Haltung des ersteren am 29. Oktober abgebrochen worden sind, sahen sich die Eisenbahner gezwungen, sich nach andern Mitteln zur Verteidigung ihrer Interessen umzusehen. Ab der Nacht vom 2. November haben sie die passive Resistenz ausgeübt. Es ist noch nicht möglich, Einzelheiten über die Wirkungen dieser Bewegung zu geben, obgleich gesagt werden kann, dass innerhalb kurzer Zeit eine Stockung im Eisenbahnverkehr eingetreten ist. Daraufhin fanden Verhandlungen zwischen den Personalvertretern und dem Premierminister statt. Da das von letzterem gemachte Angebot von den Vertretern der Eisenbahnergewerkschaften als annehmbare Grundlage für weitere Verhandlungen erklärt wurde, beschlossen die Organisationen am 9. November, die passive Resistenz aufzuheben. In den letzten Wochen waren die Gewerkschaftszeitungen der Eisenbahner unter strenger Zensur; jede Veröffentlichung von Nachrichten über die passive Resistenz war verboten.

Kraftwagen und Eisenbahn in Grossbritannien. (I.T.F.) Dem Beispiele vieler Eisenbahnen in andern Ländern folgend, plant die "British Great Western Railway Company" die Inbetriebnahme von Omnibussen zur Verbesserung des Reisendenverkehrs und als Ersatz für Nebenlinien, die zur Zeit mit Verlust arbeiten. Diese Gesellschaft steht jetzt in Unterhandlung mit einer bedeutenden Omnibusunternehmung zwecks Ankauf ihres gesamten Wagenparks.

Die britischen Eisenbahngesellschaften versuchen nun gemeinsam, vom Parlament die Genehmigung zum Betrieb von Omnibuslinien zu erhalten.

Pensionsregelung bei den französischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Der französische Landesverband der Eisenbahner versucht bereits seit Monaten, eine Verbesserung der bisher durch Gesetz vom Jahre 1909 geregelten Pensionsversicherung durchzusetzen. U.a. hat er zu diesem Zwecke im Juni ds. Js. der Kammer einen von 200 Abgeordneten unterzeichneten Gesetzentwurf unterbreitet; diese Forderungen sind ferner auch beim Verwaltungsrat der französischen Eisenbahnen und beim Minister für Öffentliche Arbeiten geltend gemacht worden. Der Gesetzentwurf ist in der Kammer noch nicht zur Sprache gebracht worden; aus Mitteilungen in der französischen Presse geht aber hervor, dass Verhandlungen zwischen der Regierung und den Eisenbahngesellschaften zu verschiedenen Verbesserungen geführt haben. Nach dem bisherigen Pensionsschema war die Regelung bei den einzelnen Linien sehr unterschiedlich, da jede der Gesellschaften das Gesetz in der für sie günstigsten Weise ausgelegt und angewandt hat.

Von jetzt ab wird für sämtliche Linien eine einheitliche Regelung gelten. Bei der Festsetzung der Pension wird ferner das Durchschnittseinkommen der letzten drei Jahre, statt wie bisher, der letzten sechs Jahre zugrundegelegt. Die Teuerungszulage in Höhe von 25% wird bei der Pensionsfestsetzung als Lohn (5% des Einkommens) in Anrechnung gebracht. Gewissen Personalgruppen soll es ermöglicht werden, schon vor Erreichung des üblichen Pensionsalters in den Genuss der Höchstpension zu gelangen.

Der Verband tritt auch weiterhin für die Erfüllung der übrigen Forderungen ein, wovon als wichtigste zu nennen wären: die obligatorische Einsetzung gemischter Ausschüsse, welche in Streitfällen darüber zu entscheiden haben, ob ein Personalmitglied pensionsberechtigt ist, und die Gründung einer gemeinsamen Pensionskasse, in deren Verwaltung das Personal Sitz und Stimme hat.

Transportarbeiter.

Streik deutscher Binnenschiffer. (I.T.F.) Das Deck- und Maschinenpersonal der auf den westdeutschen Kanälen fahrenden Schiffe trat am 12. November in den Streik. Ihre Forderung auf eine 15%ige Lohn-erhöhung wurde einem Schlichtungsausschuss unterbreitet, der in seinem Schiedsspruch vom 24. Oktober den Forderungen der Arbeitnehmer teilweise entsprach. Dieser Schiedsspruch wurde von den Arbeitern angenommen, von den Unternehmern aber abgelehnt. Während die Arbeitnehmerverbände (Deutscher Verkehrsbund und Verband der Maschinenisten und Heizer) auf eine Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches hinwirkten, wussten die Schiffahrtstreibenden nichts besseres zu tun, als mit einer vollständigen Niederlegung des Betriebes zu drohen, womit sie durch Kündigung der Kapitäne, Maschinenisten und Schiffer per 31. Dezember 1927 bereits begonnen haben.

Am 12. November beschlossen die Binnenschiffer in Personalversammlungen, die an den wichtigsten in Frage kommenden Plätzen abgehalten wurden, die sofortige Proklamierung des Streiks, womit sie auf die Herausforderungen der Unternehmer die richtige Antwort gegeben haben. Ferner wurde beschlossen, auf der ursprünglichen Forderung einer 15%igen Lohnerhöhung zu bestehen und die Zurücknahme der ausgesprochenen Kündigungen zu verlangen.

Lohnerhöhung für die antwerpener Strassenbahner. (I.T.F.) Nachdem die Indexziffer für die Lebenshaltungskosten 820 überschritten hatte, fanden neuerlich auf Grund der bei dem Konflikt im Juni ds. Js. geschlossenen Vereinbarung Verhandlungen zwischen der antwerpener Strassenbahndirektion und der Personalgewerkschaft statt. Man einigte sich alsbald dahin, dass ab 1. Juli, dem Tage, an welchem die Indexziffer die festgesetzte Grenze überschritt, die Löhne für jede 10 Punkte zwischen den Nummern 821 bis 850 des Index eine Erhöhung um 50 centimes täglich erfahren sollen. Demnach betragen die neuen Löhne des Fahrpersonals:

|                         |                   |  |                  |
|-------------------------|-------------------|--|------------------|
| <u>bei einer Index-</u> |                   |  |                  |
| <u>ziffer von:</u>      | <u>mindestens</u> |  | <u>höchstens</u> |
| 821 - 830               | frs. 37.75        |  | frs. 40.25 tägl. |
| 831 - 840               | " 38.25           |  | " 40.75 "        |
| 841 - 850               | " 38.75           |  | " 41.25 "        |

Die selbe Regelung tritt auch bei dem in Diensten der Strassenbahngesellschaft stehenden Omnibuspersonal in Kraft.

Der Hafendarbeiterstreik in Braïla. (I.T.F.) Wir haben bereits mitgeteilt, dass der Hafendarbeiterstreik in Braïla am 24. Oktober nach Vermittlung des Arbeitsministers durch einen Vergleich aufgehoben wurde. Die uns seither zugegangenen Nachrichten lassen jedoch darauf schliessen, dass der Hafendarbeiterverband von Braïla noch nicht am Ende seines Leidensweges ist. Die Arbeitgeber versuchen nun, wütend über den misslungenden Versuch, die gewerkschaftliche Organisation zu zertrümmern, sie auf andere Weise anzugreifen -- besonders durch Boykottierung der vom Verband geschaffenen Genossenschaften. Die Finanzlage der Organisation, deren Geldmittel durch die Streikunterstützungen an die Mitglieder vollständig erschöpft sind, ist sehr kritisch. Zu bemerken ist noch, dass die Verbandsführer und

13 andere Mitglieder wegen Aufhetzung zum Streik--ein Vergehen, wofür das Gesetz Geldstrafen bis zu 20 000 Lewa und Gefängnisstrafe bis zu einem Jahr vorsieht--verurteilt worden sind. Als Zeichen ihrer Sympathie für rumänischen Kameraden gegenüber, welche eine bewundernswerte Ausdauer und Zielbewusstheit an den Tag gelegt haben, hat ihnen die I.T.F. von den auf ihren Unterstützungsauftrag an die angeschlossenen Verbände eingegangenen Mitteln insgesamt 100 000 Lewa überwiesen.

Tarifabschluss im Berliner Kraftdroschken-Gewerbe. (I.T.F.) Nach langwierigen Verhandlungen zwischen dem Deutschen Verkehrsbund und dem Verband der Kleinkraftdroschkenbesitzer kam es zu einem Tarifabschluss, wobei u.a. zunächst 25 Prozent der Bruttoeinnahme neben einem je nach der täglichen Einnahme gestaffelten Festlohn von M. 1.50 bis M. 2.50 täglich. Ferner wird ihnen für sechs gefahrene Schichten ein Garantielohn von wöchentlich 42 Mark gewährleistet. Fahrer, die noch nicht sechs Monate im Besitze eines Führerscheines sind, erhalten einen wöchentlichen Mindestlohn von M. 36.- garantiert. Das Lohnabkommen gilt vom 2. November 1927 bis 31. März 1928 und kann von diesem Termin an mit vierwöchiger Frist zum Quartalsabschluss gekündigt werden. Durch dieses Abkommen werden nur die Arbeitsbedingungen für einen Teil der Berliner Kraftdroschkenführer festgesetzt. Wie man sich erinnern wird, ist den Arbeitnehmern durch einen im September ergangenen Schiedsspruch nur ein Garantielohn von wöchentlich M. 36.- zugesprochen worden. Die Kraftfahrer hatten diesen Schiedsspruch abgelehnt und der Neuabschluss eines Vertrages bedeutet daher eine Spaltung in der Arbeitgeberfront.

Französische Passagier-Verkehrsarbeiter unterbreiten ihre Forderungen. (I.T.F.) Am 14. November hatte eine Delegation der französischen Transportarbeiter-Gewerkschaft in Begleitung des Kameraden Jouhaux, Generalsekretär des französischen Gewerkschaftsbundes, ein Interview beim Ministerpräsidenten Poincaré. Sie hat letzterem folgende Forderungen unterbreitet: 1.) Ausdehnung des Geltungsbereiches des Eisenbahner-Pensionsgesetzes vom Jahre 1922 auf die Bediensteten der elsass-lothringischen Strassen- und Kleinbahnen deutscher Herkunft; 2.) Befreiung der selbstfahrenden Droschken- und Taxameterbesitzer von der Konzessionsgebühr, da sie sich in ähnlicher Lage wie die in einem Lohn- und Arbeitsverhältnis stehenden Arbeitnehmer befänden. Der Ministerpräsident erklärte, dass er mit der ersten Forderung einverstanden sei und versprach, zunächst zu prüfen, welche finanziellen Folgen die Bewilligung der zweiten nach sich ziehen würde.

#### Seeleute.

Die Kampagne für den Achtstundentag an Bord. (I.T.F.) Die I.T.F. wird von allen Seiten in ihrer Kampagne zur Sicherung des Achtstundentages zur See mit Begeisterung unterstützt. Eine Reihe nicht angeschlossener Seeleuteorganisationen nehmen an der Agitation regen Anteil. Der japanische Seeleute-Verband und der Seemannsbund Neu-Seelands haben ihre Bereitwilligkeit zur Entfaltung der Propaganda in ihren Ländern zugesichert; der japanische Verband wird ferner das Manifest der I.T.F. ins Japanische übersetzen. Auch der französische Landesverband der Seeleute, der, wie erinnerlich, vor einiger Zeit aus der I.T.F. ausgetreten ist, hat seine volle Unterstützung zugesagt und treibt rege Agitation für die I.T.F.-Forderungen. In einem den Ortsgruppen zugeschickten Rundschreiben fordert er alle Mitglieder auf, bei dieser Kampagne mitzuhelfen, und erteilt Anweisungen über die Verwendung des von der I.T.F. gelieferten Propagandamaterials.

Havelock Wilson und der englische Gewerkschaftsbund. (I.T.F.) Die am 9. November zu London abgehaltene jährliche Generalversammlung des Landesverbandes der Seeleute beschäftigte sich mit dem Ultimatum des Generalrats des britischen Gewerkschaftsbundes, worin von genanntem Verband verlangt wird, von der Unterstützung des neutralen Bergarbeiter-Verbandes Abstand zu nehmen. Dem "Daily Herald" zufolge ist in der Versammlung das Konzept für eine Antwort verlesen und einmütig gebilligt worden.

U. a. wird darin festgestellt, dass der Landesverband der Seeleute nicht gegen die Satzungen des Gewerkschaftsbundes verstosse, wenn er bei der Gründung einer neutralen Bergarbeiter-Gewerkschaft mithelfe und es sei für den gesetzlich nicht als Gewerkschaft anerkannten Bund gefährlich, sich auf Gesetze zu berufen und er begäbe sich auf ein gefährliches Gebiet, wenn er die Hilfe der Gerichte in Anspruch nähme. In dem Brief wird ferner erklärt, dass sich die Organisation nicht in die Angelegenheiten der Bergarbeiter mischen sondern lediglich versuchen wolle, die gemäßigten Bergarbeiterführer vor der Wegschickung von ihren Posten zu bewahren. Der Brief **endigt** mit dem Satze: "Schliesst uns aus, wenn Euch das gut dünkt, wir warnen Euch aber vor der Euch drohenden Gefahr".