



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

No. 25/26

Amsterdam, 30. Dezember 1927.

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

Sitzung des Unterausschusses des Hafenarbeiter-Beirats der I.T.F.

Am Samstag, den 17. und Sonntag, den 18. Dezember fand in Amsterdam eine weitere Sitzung des s.Zt. von der Hafenarbeiter-Sektion der I.T.F. ernannten Unterausschusses statt, der einen Entwurf zwecks Schaffung einer internationalen Gesetzgebung zum Schutze von Leib und Leben der Hafenarbeiter auszuarbeiten hatte.

Der Sitzung wohnten bei: E. Bevin-England; H. Rudolph-Deutschland, P. Somers-Belgien, A. Kievit-Holland und F. Fimmen, Generalsekretär der I.T.F.

Der Ausschuss hat nun seine umfangreichen Arbeiten erledigt und er wird den Entwurf, der u.a. Schutzmassnahmen betreffend die Verhinderung von Unfällen in den Häfen und an Bord von Schiffen, über Hygiene, erste Hilfeleistung bei Unfällen u.s.w. vorsieht, einer Sitzung des Hafenarbeiter-Beirats, die im Februar nächsten Jahres stattfinden soll, zur Annahme unterbreiten.

Die I.T.F. und ihre Mitgliedsorganisationen werden darnach eine kräftige Bewegung einleiten, um die in dem Entwurf aufgestellten Forderungen international durchzusetzen.

Sie wird sich dieserhalb auch an das Internationale Arbeitsamt wenden, doch die Aktion bleibt darauf nicht beschränkt. Die I.T.F. hat sich vorgenommen, mit den selben Mitteln, welche die Gewerkschaften bisher angewandt haben, um auf nationalem Gebiete etwas zu erreichen, auch internationale Massnahmen zu erwirken.

Erste Tagung des Kraftfahrer-Beirats.

Am 19. und 20. Dezember tagte in Amsterdam der Kraftfahrer-Beirat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Anwesend waren: J. Guinchard-Frankreich; E. Bevin und A. Henderson-Grossbritannien; A. Reitz-Deutschland; A. Forstner-Osterreich -- vertrat gleichzeitig den deutschen Transportarbeiter-Verband in der Tschechoslowakei --; A. Büchi-Schweiz; C. Sormani und L. W. Peterse-Holland; ferner N. Nathans, Sekretär der I.T.F.

Eingehende Debatten führten zur Annahme eines internationalen Programmes für die Berufskraftfahrer. Dasselbe enthält Mindestforderungen über das Lohn- und Arbeitsverhältnis der Berufskraftfahrer (Achtstundentag bzw. 48-Stundenwoche; Höchstzulässige Überstundenleistung pro Tag und pro Woche; Vergütung der Überstunden; Urlaub unter Fortzahlung des Lohnes; Angemessene Ruhepausen; Wöchentliche Ruhezeit; Anstellungs- und Entlassungsbedingungen; Fortzahlung des Lohnes bei Verhinderung zur Leistung des Dienstes infolge Krankheit u.s.w.; Schutzmittel gegen die Einwirkung der Witterung; Anwendung der Sozialgesetzgebung (auch auf die Kraftfahrer); die soziale Versicherung (wopunter Invaliden- und Altersversicherung), Haftpflichtversicherung, den Schutz für Gesundheit und Leben der Berufskraftwagenlenker, die Unfall- und Krankheitsverhütung, ferner über die Ausbildung Prüfung und Verabfolgung nationaler und internationaler Führerscheine u.a.m.

Nach Gutheissung dieses Programms durch den Generalrat der I.T.F. wird es dem Internationalen Gewerkschaftsbunde, den gewerk-

schaftlichen Landeszentralen, der Verkehrskommission des Völkerbundes, dem Internationalen Arbeitsamt und den Regierungen -- darunter die französische in ihrer Eigenschaft als federführende Körperschaft bei den Verhandlungen über das Internationale Abkommen für den Kraftwagenverkehr vom Jahre 1909 -- übermittelt werden. Das Programm wird ferner den nicht angeschlossenen Kraftfahrer-Verbänden zugeschickt, mit der Aufforderung, sich für dessen Verwirklichung einzusetzen. Um die Kraftfahrer aller Länder mit seinem Inhalt vertraut zu machen und sie für die gemeinsame Aktion zu gewinnen, soll es zunächst in sechs Sprachen übersetzt, in Broschürenform herausgegeben werden.

Nach Behandlung des Tagesordnungspunktes: "Beteiligung der I.T.F. als Vertreterin der Kraftfahrer an Sitzungen von Völkerbundsinstanzen, die sich mit Verkehrsfragen befassen" wurde beschlossen, dass sich die I.T.F. künftig an den fraglichen Sitzungen beteiligen wird.

Der Beirat beschloss ferner, dass ein Bericht über die Unfallsgefahren für Berufskraftfahrer ausgearbeitet und der 1928 stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz unterbreitet werden soll. Darin sind insbesondere folgende Punkte zu behandeln: 1.) Vergiftungen durch Kohlenoxydgas; 2.) Verletzungen durch Drehkurbeln; 3.) Fehlende Bremsen auf Anhängewagen; 4.) Nervenkrankungen infolge Überanstrengung. Um hierzu einwandfreies Material zu sammeln, ist den angeschlossenen Organisationen ein diesbezügliches Schreiben zugesandt worden.

Schliesslich behandelte der Beirat noch einige Fragen organisatorischer Art. Es wurde noch beschlossen, die nächsten Sitzungen abwechselnd in verschiedenen Städten abzuhalten. Als nächster Tagungsort wurde London bestimmt.

EISENBAHNER.

Der Angriff auf den Achtstundentag in der Schweiz. (I.T.F.)
Der Verband schweizerischer Transportanstalten, der die bedeutendsten Privat- und Nebenbahn-Gesellschaften zu seinen Mitgliedern zählt, hat in zwei Eingaben an den Bundesrat um eine Ausnahmestellung für das Personal nachgesucht; es handelt sich dabei hauptsächlich um eine Befreiung von den Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes vom 6. März 1920, die mit Rücksicht auf die angeblichen ungünstigen Betriebsergebnisse und die verschärfte Konkurrenz verlangt wird. Die Vorschläge zielen auf eine Verlängerung der Arbeitszeit von 9 auf 10 Stunden (jetzt 8 und 9), eine Verlängerung der Dienstschicht auf 14 und 15 Stunden, Reduzierung der Mindestdauer einer Ruheschicht von 10 auf 9 1/2 Stunden, der Ruhesonntage von 20 auf 17 und der Ferien um 2 bis 8 Tage ab; ferner wird die Aufhebung des Zuschlages von 25% für Überstundenarbeit verlangt. Die Hauptbahnen fordern diese Ausnahmen für einen Zeitraum von 10 Jahren, die Nebenbahnen für dauernd.

Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in Schweden. (I.T.F.) Auf Veranlassung des schwedischen Eisenbahner-Verbandes hat die Direktion der Staatseisenbahn die Regierung um die Bereitstellung einer Summe von Kr. 300 000 gebeten. Diese Summe ist für Notstandsarbeiten bestimmt, womit erwerbslose Eisenbahnhilfsarbeiter beschäftigt werden sollen. Die Regierung hat dieser Bitte Folge geleistet.

Der Streik der Eisenbahnwerkstättenarbeiter Sachsens und der Eisenbahnerstreik im Sargebiet. (I.T.F.) Der am 26. November erklärte Streik der Eisenbahnwerkstättenarbeiter Sachsens wurde nach erfolgreichen Verhandlungen zwischen der Reichsbahndirektion und den Eisenbahnergewerkschaften aufgehoben. Sämtliche wegen Teilnahme am Streik entlassenen Arbeiter sind wieder einzustellen und die noch schwebenden Fragen betr. des Lohn- und Arbeitsverhältnisses durch eine Vereinbarung zwischen Direktion und den Vertretern der betreffenden Gruppen zu regeln. --

Ein Wegen ungenügender Lohnaufbesserung am 1. Dezember im

Saargebiet ausgebrochener Eisenbahnerstreik endigte mit einem Vergleich, wonach ausser bereits zugestandenem Lohnerhöhung von 16 Centimes noch eine einmalige, an Weihnachten fällige Beihilfe von noch zu bestimmender Höhe ausbezahlt werden soll.

Die Lohnbewegung der deutschen Eisenbahner. (I.T.F.) Die Verhandlungen zwischen der Reichsbahndirektion und den Personalvertretern betr. Neuregelung der Ortslohnzulagen führten zu folgendem Ergebnis:

Rückwirkend ab 16. Oktober 1927 wird eine Erhöhung von 2 Pfg. pro Stunde an insgesamt 137 Orten, eine Erhöhung von 3 Pfg. an 35 Orten und eine solche von 4 Pfg. an 11 Orten gewährt. Über die Erhöhung für Berlin konnte man sich noch nicht einig werden. Wie man sich erinnern wird, wurde die Bewegung anfänglich um eine allgemeine Lohnerhöhung geführt, die Direktion erklärte sich aber unter Berufung auf den Kollektiv-Vertrag nur zu einer Neuregelung der Ortslohnzulagen bereit.

Am 1. Januar wird gleichzeitig mit der Reichsbesoldungsreform eine neue Besoldungsordnung der Deutschen Reichsbahn mit rückwirkender Kraft ab 1. Oktober 1927 eingeführt. Der Bundesausschuss des Allgemeinen Deutschen Beamtenbundes hat in einer Entschliessung energisch gegen die "unter Ausschaltung des Parlaments und unter Verletzung des Mitwirkungsrechtes der gewerkschaftlichen Organisationen" diktatorisch in Kraft gesetzte Besoldungsordnung protestiert und erklärt, dem Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands in diesem Kampfe volle Unterstützung zu gewähren.

Neuregelung der belgischen Eisenbahnerlöhne. (I.T.F.) Durch den kgl. Erlass vom 16. Dezember, der am 1. Januar 1928 in Kraft tritt, wird ein weiterer Schritt auf dem Wege der Angleichung der Löhne an die Lebenshaltungskosten gemacht. Im Jahre 1924 erfolgte die Angleichung auf Grund der Indexziffer 300, diese steht heute auf 700. Die bisherigen Bezüge bestanden aus einem festen Grundlohn, errechnet aus der Indexziffer 300, und einem je nach den Kosten des Lebensunterhalts veränderlichen Zuschlag. Nach der neuen Regelung gibt es keine schwankende Zulage mehr. Es wird eine Familienzulage für jedes unterhaltspflichtige Kind unter 21 Jahren gewährt. Diese beträgt für das erste Kind 30 Franken monatlich, für das zweite 50 Franken, für das dritte 110 Franken, für das vierte 140 Franken und für jedes weitere Kind 150 Franken. Nach einer früher geltenden Regelung für Familienzuschläge hatten die beiden ersten Kinder nur Anspruch auf je 30 Franken, das dritte auf 40 und jedes weitere Kind auf 50 Franken. Die Ortslohnzulage ist abgeschafft worden. Sie wird nur noch in Brüssel vorübergehend beibehalten, sofern das Gehalt eines Bodiensteten 17 000 Franken nicht übersteigt.

Die vom Landesverband der Eisenbahner eingeleitete Bewegung hatte demnach einen Teilerfolg insofern, als es ihm gelungen ist, die Familienzulage weiterhin zu sichern und sogar eine Erhöhung derselben zu erwirken.

Mit Rücksicht auf die schwierige finanzielle Lage des Landes wird die neue Regelung zunächst keine durchgehende Anwendung finden. Bei Gehältern bis zu 26 000 Franken wird vorläufig eine Kürzung von 3, bei denjenigen über diesen Betrag von 7 % vorgenommen.

Beim Parlament werden die Bemühungen fortgesetzt um zu erwirken: 1.) die Aufhebung der dreiprozentigen Gehaltskürzung bei einem Einkommen von unter 26 000 Franken; 2.) die Beibehaltung der Ortslohnzulage an den grössten Plätzen und 3.) Gewährung einer Zulage entsprechend der Steigerung des Lebensunterhalts. Sie haben sich jedoch nachdem bekanntlich die belgische Regierung neuerdings eine mehr reaktionäre Richtung eingeschlagen hat, als ergebnislos erwiesen.

Kraftwagen und Eisenbahn. (I.T.F.) Die Strassenbahn-Kommission der Stadt Glasgow (England) hat den zuständigen Behörden empfohlen, dass die unter ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Omnibusgesellschaften die selben Löhne und die selbe Arbeitszeit, die bei den Eisenbahnen Gültigkeit haben, einführen sollen sowie ferner, dass die Zahl der konzessionierten Omnibusse zur Vermeidung unlauteren

Wettbewerbs mit der Eisen- und Strassenbahn eingeschränkt werde.

Nachdem in England der Wettbewerb zwischen Kraftwagen und Eisenbahn in letzter Zeit immer schärfere Formen angenommen hat, beschloss das Exekutiv-Komitee der Arbeiter-Partei, die verschiedenen Transportarbeiterverbände zu einer Konferenz einzuladen, um darüber zu beraten, welche Stellung die Partei in dieser Frage einzunehmen habe.

Die bedeutendsten Eisenbahner-Verbände Hollands haben der Regierung eine Denkschrift über das Kraftwagenproblem unterbreitet, worin sie u.a. fordern, dass Omnibusunternehmen keine Konzessionen erteilt werden, wenn dies eine Verminderung des Waren- und Passagierverkehrs auf der Eisen- oder Strassenbahn zur Folge haben kann; ferner wird verlangt, dass die Arbeitsbedingungen der Angestellten bei Omnibusunternehmen der Genehmigung seitens der Regierung unterliegen sollen. Ferner wird die Einsetzung eines Verkehrsrates empfohlen, in dem ausser den Eisenbahn-, Strassenbahn- und Kraftverkehrsunternehmen auch die Gewerkschaften der Eisenbahner, Strassenbahner und Kraftfahrer vertreten sein müssen.

TRANSPORTARBEITER.

Streik im Hafen von Kalkutta. (I.T.F.) 2 000 Hafearbeiter dieser Stadt streiken für bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse. Das englische Parlamentsmitglied Purcell, der sich zur Zeit als Delegierter zum allindischen Gewerkschaftskongress in Indien aufhält, telegraphierte dem "Daily Herald", dass die Hafearbeiter in einer Massenversammlung die Gründung eines Hafearbeiter-Verbandes beschlossen haben. In Kalkutta gäbe es 18 000 Hafearbeiter und es sei wahrscheinlich, dass sich die Bewegung weiter ausdehnen werde. Die Löhne sind einheitlich auf 27 sh. monatlich festgesetzt. Die Behörden versorgen die meisten Hafearbeiter mit Schlafquartieren: in einem kleinen Raum werden acht Leute untergebracht! Die britische Delegation stellte fest, dass das Gros der Arbeiter in höchst ungesunden Verhältnissen lebt; diese bilden nach ihrer Meinung eine Gefahr für die Zivilisation.

SEELEUTE.

Die Kampagne der I.T.F. für den Achtstundentag an Bord erfolgreich. (I.T.F.) In dem kurzen Zeitraum seit Beginn der I.T.F.-Kampagne für den Achtstundentag an Bord hat das Sekretariat mehr als vier tausend von Seeleuten unterzeichnete Karten erhalten, womit sie sich dieser Bewegung anschliessen. Der Löwenanteil dieser Karten entfällt auf Schweden, dann folgt Holland, Dänemark, Deutschland und Norwegen.

Die Affaire Havelock Wilson. (I.T.F.) Der Beschluss des englischen Landesverbandes der Seeleute, dem "neutralen" Bergarbeiter-Verband ein Darlehen in Höhe von £ 10 000.-- zu gewähren, hat bekanntlich eine starke Opposition innerhalb des Verbandsvorstandes selbst hervorgerufen. Eine Anzahl Führer, die deswegen aus dem Verband ausgeschlossen wurden, machten gegen ihn ein gerichtliches Verfahren anhängig, um, wie von ihnen bezeichnet, die "ungesetzliche" Verwendung von Verbandsgeldern zu verhindern. Daraufhin hatte Wilson die Zahlung der £ 10 000 bis zur gerichtlichen Entscheidung des Falles hinauszuschieben. Havelock Wilson hat bestätigt, dass für "antipolitische Gewerkschaftsagitation" bereits £ 3 000.-- verausgabt seien. Die Opposition machte von ihrem Recht, Einsicht in die Verbandsbücher zu nehmen, mit Hilfe eines vereidigten Bücherrevisors Gebrauch. Sie wurden aber beständig abgewimmelt, bis die Exekutive der N.U.S. ihren Ausschluss verfügt hatte; darnach wurde ihnen mitgeteilt, dass sie, weil sie keine Mitglieder mehr seien, kein Recht mehr hätten, die Bücher zu prüfen. Auch diese Angelegenheit ist vor das Gericht gebracht worden. Zu den Führern der Opposition gehören Harry Bond, Sekretär des Londoner Bezirks und Joe Cotter, Landesagitator für das Bedienungspersonal.

Streik der Trawlerbesatzungen in Lorient. (I.T.F.) Die Trawlerer im französischen Hafen Lorient versuchten neuerdings, das Lohnerrechnungssystem für Heizer, Deckpersonal und die mit der Wasserversorgung der Fische beschäftigten Leute zu ändern. Die Arbeiter beantworteten diesen Versuch am 2. November mit einem Streik. Nach dreiwöchigem Kampf gab ein Teil der Arbeitgeber nach, 350 Mann setzten aber den Streik fort.