



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

Nr. 2

Amsterdam, den 26 Jan. 1928

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

Eisenbahner.

Die Besoldungsreform der belgischen Eisenbahner. (ITF) Die Verhandlungen in der paritätischen Unterkommission (Besoldungskommission) sind zum Abschluss gekommen. Grundsätzliche Änderungen sind an der Verwaltungsvorlage nicht vorgenommen worden.

Von den Gegenvorschlägen der Organisationen hat ein Antrag zugunsten von 20-30 000 Arbeiter der untersten Gruppen Berücksichtigung gefunden. Die fast lächerlichen Erhöhungen sind gesteigert worden; sie betragen für ungelernete Arbeiter 0,25-0,30 belga pro Tag. Einige Gehaltssätze der Sekretäre und Zeichner sind erhöht und eine dreijährige Aufstiegsfrist (im Beginn der Laufbahn) um ein Jahr verkürzt worden. Die Neueinteilung der Beamten in die Besoldungsgruppen steht noch aus.

Die Dienstverhältnisse der jugoslawischen Staatsbahnarbeiter. (ITF) Nach mehrjährigen Verzögerungen hat das jugoslawische Eisenbahnministerium den Entwurf eines Arbeitsvertrages fertiggestellt und bekanntgegeben. Demnach wird die Wartezeit für die Überführung in das ständige Arbeiterverhältnis von 1 auf 5 Jahre heraufgesetzt. Die Pensionsberechtigung tritt erst nach dem 15. Dienstjahre -- ausschl. der Wartezeit -- ein, während dies auf Grund der bisherigen Regelung nach 8 Jahren der Fall war. Die Höchstpension von 75% des Lohnes wird erst nach 35 anstatt 30 Jahren -- ausschl. der 5 Wartejahre -- ausbezahlt. Die Leistungen der Pensionskasse (Provisionsfonds) werden somit bedeutend verringert. Die inflationären Verhältnisse tragen zu einer weiteren Verminderung der Leistungen bei. Der Vertragsentwurf sieht Goldlöhne vor von 2-15 Dinar pro Tag für Handwerkerlehrlinge, Gehilfen und Meister, für alle anderen Arbeiter 2,50-5,00 Dinar. Der auszuzahlende Papierwert wird vom Eisenbahn- und Finanzminister bestimmt, unter Berücksichtigung der Kaufkraft und... der vorhandenen Mittel. Für die augenblicklichen Verhältnisse kämen Papierlöhne von 22-45 Dinar in Betracht, welche von der Arbeiterschaft als Hungerlöhne angesehen werden.

Die Urlaubsverhältnisse erfahren ebenfalls eine Verschlechterung. In freigewerkschaftlichen Kreisen ist die Erbitterung gegen die Verschlechterung der ohnehin schon ungünstigen Arbeitsbedingungen gross. Die vom jugoslawischen Eisenbahnerverband veranstalteten Protestversammlungen gestalten sich zu eindrucksvollen Kundgebungen.

Lohnbewegungen in den Vereinigten Staaten. (ITF) Der Verband der Lokomotivheizer und Maschinenwärter hatte Forderungen auf Lohnerhöhungen in den Westdistrikten gestellt, die zu wiederholten Malen in Schlichtungsausschüssen behandelt wurden, ohne dass eine Einigung erzielt wurde. Schliesslich blieben die Vertreter der Eisenbahngesellschaften einer Sitzung fern, ohne beim Schlichtungsamt in Washington ihre Demission einzureichen. Mit Zustimmung des Schlichtungsamtes tagte der Ausschuss trotzdem. Die beiden neutralen Schlichter und die Vertreter des Verbandes entschieden:

Alle Hilfsfeuerleute, Maschinenputzer und Hilfsputzer im Personen- und Güterdienst erhalten eine Erhöhung von 0,35 Dollar pro Tag; den Heizern wird 0,30 Dollar gewährt. Im Personenzugdienst wird das Minimum der Nebengebühren auf 5,55 Dollar täglich festgesetzt.

Beantragt waren: 1,00 Dollar Erhöhung pro Tag für den Personenzugdienst und den gewöhnlichen Güterzugdienst; 1,25 Dollar pro Tag auf Güterzuglokomotiven, deren Gewicht 250.000 Pfund (1 Pfd. = 453.592 gr.) übersteigt und ein Nebengebührenminimum von

6,25 Dollar. Ferner forderte der Verband eine Tagesvergütung von 0,25 Dollar für je 50.000 Pfund Lokomotivgewicht über 250.000 Pfd. Dieser Antrag wurde abgewiesen. Der Kampf wird nunmehr geführt um die Rechtsgültigkeit des Schiedsspruchs, welche die Eisenbahngesellschaften in Abrede stellen:

Eine zweite Lohnbewegung zugunsten der Lokomotivführer auf der Süd-Ost-Linie befindet sich noch im Schlichtungsstadium. Die Forderungen des Verbandes der Lokomotivführer lauten:

- 1.) 15 v.H. Erhöhung in allen Zugdienstklassen .
- 2.) Auf elektrischen und Dreizylinderdampflokomotiven sollen die Speziallöhne der Mallet-Lokomotive gezahlt werden.
- 3.) Für die Führer der Mallet-Lokomotive eine Tagesvergütung von 0,25 Dollar für jede 50 000 Pfund Lokomotivgewicht über 350.000 Pfund.

Die Lohnfrage in Frankreich. (ITF) Dem Beispiele der Regierung folgend, hat das "Komitee der grossen Eisenbahnnetze" beschlossen, die Lohn- und Gehaltstabellen zu verbessern. Die Formel: Multiplizierung der festen Bezüge durch 1,625 ergibt indes mit teilweisem Wegfall von Teuerungszulagen namhafte Aufbesserungen für die hohen und höheren Beamten, während diejenigen für einen Teil der mittleren Beamten geringfügig sind. Die Bediensteten der unteren Gruppen gehen bei der Neuregelung leer aus.

Der Regierungskommissar im Komitee der grossen Eisenbahnnetze hat sofort Verwahrung gegen diese Regelung eingelegt, worauf sich eine Polemik zwischen dem Vorsitzenden des Komitees und dem Minister der öffentlichen Arbeiten entwickelt hat.

Die Eisenbahngesellschaften erachten eine Erhöhung der Löhne für unangebracht in dem Moment, wo die Kosten des Lebensunterhalts sinken. Sie verweisen ferner auf die Menge von Bewerbungen um Stellen im Eisenbahndienst sowie auf die schlechte Finanzlage. Von einer Gleichstellung der Eisenbahner mit den Staatsbediensteten wollen sie nichts wissen und drohen mit neuen Forderungen auf Tarifierhöhungen.

Die Regierung fordert die Angleichung der Lohn- und Gehaltssätze der Eisenbahner an die staatlichen Tabellen in einer gewissen Masse, und damit eine spürbare Aufbesserung für die niederen Personalgruppen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten lässt das Argument über die schlechte Finanzlage nicht gelten und betrachtet bloss Tarifierhöhungen als ungenügend für die Lösung der Finanzfrage. Gemäss einer Mitteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten an die Presse, ist eine Einigung herbeigeführt worden. Im grossen und ganzen werden die Löhne um 9% erhöht ab 1. März. Das festangestellte Personal erhält eine Erhöhung von 600 frs. pro Jahr.

Diese Einigung zwischen Regierung und Eisenbahnen ist jedoch nur ein Nachgeben der Regierung. Während den Staatsbediensteten ab 1. Januar ein Einkommensminimum von 8000 frs bewilligt worden ist, erhalten die Eisenbahner nur 6745 frs (Ursprünglich hatten die Eisenbahngesellschaften 6250 frs zugestanden).

Dieser Ausgang der Lohnbewegung befriedigt das Eisenbahnpersonal durchaus nicht. Schriftlich und mündlich hat die Organisation protestiert.

Wahl des Hauptbetriebsrats der deutschen Reichsbahn. (ITF) Im Mai 1928 läuft die Amtsbefugnis des jetzigen Hauptbetriebsrats ab. Dementsprechend hatte der Wahlvorstand den 10. Mai als Wahltermin festgesetzt.

Die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner (christlich) und der Allgemeine Eisenbahner-Verband (Hirsch-Dunker) haben die Reichsbahnverwaltung dazu aufgeputscht, den Wahltermin vor die Einstellungsperiode der Zeitarbeiter zu legen. Die Verwaltung ist darauf eingegangen und hat dem Wahlvorstande den 25. Februar als Wahltermin aufgezwungen. 70 000 Zeitarbeiter, die im Frühjahr in den Eisenbahndienst kommen, werden folglich des Wahlrechts beraubt. Die beiden dissidenten Gewerkschaften (und die Reichsbahn selbst) gedenken auf diese Weise dem Einheitsverband deutscher Eisenbahner, der Mitglied der I.T.F. ist, einen erheblichen Stimmenverlust beizubringen.

Der Rechtsstreit zwischen dem Wahlvorstand (nur Mitglieder des Einheitsverbandes) und der Reichsbahnverwaltung wird von

dem Arbeitsgericht ausgetragen. Es ist jedoch wahrscheinlich, dass eine Entscheidung nicht vor dem 25. Februar fallen wird.

Die Elektrifizierung der Bahnen in Frankreich. (ITF) Die Strassburger Handelskammer hat bei der Direktion der Eisenbahnen Elsass-Lothringens den Antrag auf Elektrifizierung gestellt. In der Begründung wird verwiesen auf die reichliche Erzeugung elektrischer Kraft in Elsass-Lothringen, die bevorstehende Ausnutzung des Rheinstromes für die Energieproduktion und auf die Möglichkeit, aus Deutschland Materialien auf Rechnung des Reparationskontos zu beziehen. Die Handelskammer erwartet andererseits von der Elektrifizierung eine grössere Transportgeschwindigkeit, mehr Regelmässigkeit und Komfort. Die Elektrifizierung des elsass-lothringischen Netzes sei nötig, um mit den rechtsrheinischen Eisenbahnlinien Deutschlands Schritt zu halten.

Die argentinischen Eisenbahner gründen ein Waisenhaus. (ITF) "La Fraternidad", der argentinische Verband des Lokomotivpersonals, hat einen Fonds zur Stiftung eines Waisenhauses für die Kinder verstorbener Mitglieder geschaffen.

Hochschulkurse für Lokomotivführer. (ITF) Die Universität Tucumán (Argentinien) hat beschlossen, im März 1928 für Leute, welche Lokomotivführer werden wollen, einen Hochschulkurs einzurichten. Der Lehrplan enthält folgende Fächer: Physik, Mathematik, Hüttenkunde, Metallbearbeitung, technisches Zeichnen und allgemeines Studium der Lokomotive.

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

Die französischen Hafentarbeiter kämpfen gegen Lohnherabsetzungen. (ITF) Das Organ der französischen Transportarbeiter-Föderation macht über das Ergebnis der Verhandlungen, welche neulich wegen der Lohnstreitigkeiten in den Häfen Nantes und St. Nazaire (S. vorige Nummer des Presseberichtes) geführt wurden, nähere Angaben. In Nantes wurden die Arbeiter durch die Streikbrecherdienste einer dort ansässigen gelben Organisation behindert; infolgedessen mussten sie sich mit einem Taglohn von Fr. 32 abfinden lassen und ihre Forderungen, dass die Herabsetzung in zwei Etappen vorgenommen und diejenigen Leute, welche keine Arbeit finden können, eine tägliche Entschädigung erhalten sollen, wurden abgelehnt. Der Kampf in St. Nazaire hatte dagegen einen günstigeren Ausgang. Dort wird bis 1. März ein Taglohn von Fr. 35 bezahlt, wonach entsprechend der Höhe der Teuerungszulage eine weitere Herabsetzung von 0,25, 0,50, 0,75 und 1 Fr. vorgenommen werden soll.

Der Verband sieht in diesen Lohnstreitigkeiten die Einleitung zu der von den grossen Unternehmerorganisationen beschlossenen Kampagne zwecks Herabsetzung der Löhne; er bemerkt jedoch, dass der von den Hafentarbeitern in Nantes und St. Nazaire geführte hartnäckige Streik zeige, dass nicht alles nach Wunsch und Willen der Arbeitgeber gehen werde.

Der Achtstundentag für die Hafentarbeiter von Vlaardingen. (ITF) Dem holländischen Transportarbeiter-Verband ist es unlängst gelungen, für die Hafentarbeiter von Vlaardingen den Achtstundentag zu sichern und seine Bemühungen, die Löhne, denen ein 10-stündiger Arbeitstag zugrunde lag, den neuen Verhältnissen anzupassen, sind nicht erfolglos geblieben. Die jetzigen Wochenlöhne der festen Arbeiter können jetzt gut einem Vergleich mit den in Amsterdam und Rotterdam bezahlten aushalten.

Die Danziger Hafentarbeiter beschliessen, nicht zu streiken. (ITF) Die kürzlich unter den Danziger Hafentarbeitern vorgenommene Abstimmung über den Schiedsspruch ergab 1 126 Stimmen für dessen Annahme und 814 Stimmen dagegen. Der Schiedsspruch sieht eine Erhöhung des Tageslohnes von 10,30 auf 10,60 Danziger Gulden vor.

Kohlenarbeiterstreik in Gibraltar. (ITF) Alle Kohlenarbeiter in Gibraltar traten am 16. Januar infolge der Mitteilung der Kohlenhändler, dass die Lohnsätze der Trimmer ab 1. Februar herabgesetzt werden müssten, in den Streik. Die im Hafen liegenden Schiffe können nicht bunkern, sodass ihre Abreise sich verzögert.

Kubanische Hafenarbeiter. (ITF) Der Leichterschiffer-Verband des Hafens von Havanna und der Verband der Heizer und Seeleute von Cienfuegos sind aus der Kubanischen Hafenarbeiterföderation sowie aus dem Kubanischen Gewerkschaftsbund ausgetreten offenbar wegen Meinungsdivergenzen über Fragen der Taktik und Einstellung.

Das neue Besoldungsgesetz in der Schweiz und die Postchauffeure. (ITF) Am 1. Januar 1928 trat das Eidgenössische Besoldungsgesetz provisorisch in Kraft. Darunter fallen auch die bei der Postverwaltung angestellten Chauffeure. Diese sind über die neue Regelung wenig zufrieden. Nach dem alten Gesetz bezog ein Kraftwagenführer 1. Kl. Fr. 320.-, 2. Kl. Fr. 300.- monatlich. Seit einigen Jahren hat aber die Postverwaltung überhaupt keine Fahrer 1. Kl. mehr eingestellt, selbst wenn sie volle Lehrzeiten hinter sich hatten. Auf Grund des neuen Gesetzes sollen nur Kraftfahrer 1. Kl. in der Ortsgruppe A in eine Besoldungsklasse mit einem Minimum von Fr. 3 000.- und einem Maximum von Fr. 5 280.-, diejenigen der 2. Kl. in eine solche mit einem Minimum von Fr. 2 900.- und einem Maximum von 4 380 Fr. eingereiht werden. Die entsprechenden Zahlen für die Ortsgruppe B sind: 1. Kl. Fr. 3 200.- 5 400; 2. Kl. Fr. 3 000 - 4 800.-. Die schweizerischen Postchauffeure halten, da nach 4 Monaten ein monatlicher Abzug von ca. Fr. 15 für die Versicherungskasse vorgenommen wird, besonders die Anfangsbesoldung für ungenügend.

Bewegungen deutscher Kraftfahrer. (ITF) Nach wiederholten Verhandlungen ist es dem Deutschen Verkehrsbund gelungen, in Bad Kreuznach eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen u. a. auch für Kraftfahrer durchzusetzen. Auf Grund der getroffenen Vereinbarung werden die ersten, über die 48stündige Wochenarbeitszeit hinausgehenden 6 Stunden als Vorbereitungszeit betrachtet und mit dem normalen Stundenlohn zuzüglich eines Zuschlages von 15, für weitere Überstunden von 25% bezahlt. Kraftfahrer in Baugeschäften und Tiefbauunternehmen erhalten auf den sonst üblichen Lohn einen Zuschlag von 15%.

In Lübeck wurde mit der Lübecker Transport- und Müllabfuhr-Aktiengesellschaft ein Tarifvertrag für Kraftwagenführer und Arbeiter abgeschlossen, worin für die Kraftfahrer folgendes bestimmt ist: Die wöchentliche Arbeitszeit beträgt 48 Stunden, der Lohn in den ersten drei Monaten nach der Einstellung 90 Pf., nach drei Monaten 95 Pf. die Stunde. Der Zuschlag für Überstunden beträgt für die erste Stunde 15, für die zweite 25 %; für weitere Überstunden sowie für Arbeit an Sonn- und Feiertagen werden 50 % Aufschlag bezahlt. Ferien werden gewährt:

Nach einem Jahr Beschäftigung	3 Arbeitstage;	Nach 4 Jahren	6 Arb. -
" 2 Jahren	" 4 "	" 5 "	7 Tage
" 3 "	" 5 "	" 6 u. mehr	
		Jahren 8 "	

Befreiung der selbstfahrenden französischen Kraftfahrer von der Gewerbesteuer. (ITF) Nach langen Bemühungen der französischen Transportarbeiter-Föderation um die Beseitigung der Gewerbesteuer für kleine, ihren Wagen selbst führende Kraftdroschkenbesitzer zu erreichen, ist endlich im Finanzgesetz eine Bestimmung aufgenommen worden, wonach die Kraftfahrer und Kutscher, welche einen oder zwei Wagen besitzen, diese selbst führen und verwalten, von der Gewerbesteuer befreit werden unter der Bedingung, dass die beiden Wagen nicht gleichzeitig in Betrieb genommen werden, dass sie jeweils mit höchstens vier Sitzen ausgerüstet sind und die Beförderungsbedingungen dem vorgeschriebenen Tarif entsprechen.

Die kleinen Besitzer, welche unter das Lohn- und Gehaltsgesetz fallen, werden hierdurch den Handwerkern gleichgestellt. Damit ist auch eine alte gewerkschaftliche Forderung erfüllt.

Versuche mit Scheinwerfern an den Bahnübergängen in Deutschland.

(ITF) Die Reichsbahndirektion Altona hat versuchsweise an vier wichtigen Strassenübergängen der Berlin-Hamburger Strecke starke Scheinwerfer angebracht, die selbst bei Nebel die Schranken hell beleuchten.

Südafrikanische Chauffeure. (ITF) Eine freudige Erregung herrscht unter den eingeborenen Kraftfahrern von Transvaal. Der Oberste Gerichtshof hat den Erlass des Provinzrates von Transvaal, wonach es den Eingeborenen untersagt ist, Kraftwagen mit Europäern

als Insassen zu führen, für verfassungswidrig erklärt. Infolge dieses Beschlusses können nun eine grosse Anzahl eingeborener Kraftfahrer wieder ihrem Beruf nachgehen.

Sondergericht für den Kraftverkehr in Schweden. (ITF) Charles Lindley vom Schwedischen Transportarbeiter-Verband hat in der ersten Kammer die Einsetzung eines Sondergerichtes für den Kraftverkehr beantragt, das ähnlich zusammengesetzt sein soll wie die bereits bestehenden Gerichte für seemännische Fragen.

Ausbildung des Strassenbahnpersonals für die Lenkung von Kraftomnibussen. (ITF) Die englische Transportarbeiter-Organisation hat von der Strassenbahndirektion Newcastle das Versprechen erlangt, dass demnächst für die Strassenbahnbediensteten, welche sich im Lenken von Kraftomnibussen ausbilden wollen, eine Fahrschule errichtet werde.

Lohnstreit bei den deutschen Privatbahnen. (ITF) Auf Grund der Lohnforderungen der Privateisenbahner hat, nachdem eine vom Reichsarbeitsministerium auf den 13. Januar einberufene Schlichtungssitzung ergebnislos war, die daraufhin gebildete Schlichtungskammer einen Schiedsspruch gefällt. Der Arbeitgeberverband für die Deutschen Privatbahnen hätte denselben angenommen, doch die Privatbahnen haben ihn mit stürmischer Empörung abgelehnt.

Ein Konflikt bei den Köln-Bonner Eisenbahnen wahrscheinlich. (ITF) Nach einem im Jahr 1923 geführten Streik des Personals der Linie Köln-Bonn wurde für alle Beamten, Angestellten und Hilfskräfte die Reichsbesoldung eingeführt; ferner wurden Fahr- und Nebengelder gewährt und die Pensionskassenbeiträge für die planmässigen Beamten von der Verwaltung übernommen. All diese Errungenschaften stehen in Gefahr, nachdem sich nun die Direktion dem Arbeitgeberverband angeschlossen hat und auf Kosten des Personals ihre Elektrifizierungs- und Umlegungspläne durchzuführen gedenkt. Vor allem will sie den Bauplan durch Personalverminderung, Kürzung der Gehälter und Löhne der unteren Gruppen, Verlängerung der Arbeitszeit und Verkürzung des Urlaubs wettmachen.

Der Deutsche Verkehrsbund bereitet sich auf schärfsten Kampf gegen die beabsichtigten Verschlechterungen vor.

Arbeitszeit der Kohlenkipper und -trimmer in den Häfen von Süd-Wales. (ITF) Ein Ersuchen der Kohlenkipper und -trimmer von Süd-Wales um Abschaffung des alten Systems der zwei ununterbrochenen Tagesschichten und der Nachtschicht, ist in der neulichen Sitzung des National Joint Trimming Committee (Gemischter Ausschuss im Kohlentransportgewerbe) ^{behandelt worden}. Es wurde beschlossen, einen Unterausschuss zur Behandlung der Frage der Tag- und Nachtschichten einzusetzen, der aus vier Mitgliedern, zwei von jeder Partei, bestehen soll. Als Vertreter der Arbeitnehmer werden in diesen Ausschuss die Kollegen Ernest Bevin vom englischen Transportarbeiter-Verband und J.T. Clatworthy vom Verband der Kohlentrimmer in Cardiff, Penarth und Burry entsandt werden.