



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

Nr.18.

Amsterdam, den 28. Sept. 1928.

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

Eisenbahner.

Forderungen der holländischen Eisenbahner. (ITF) Die Betriebsergebnisse der holländischen Eisenbahnen haben sich in den letzten zwei Jahren bedeutend gebessert. Diese Gelegenheit nimmt der Verband der holländischen Eisenbahner wahr, um mit Lohnforderungen an die Verwaltung heranzutreten, zumal dieses Ergebnis erzielt wurde nach einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in den Jahren 1922 und 1923.

Ein ausserordentlicher Kongress fordert für 1928 einen einmaligen Zuschuss in Höhe eines halben Monatslohnes mit einem Minimum von 70 Gulden (112 Mark). Diese Forderung wird angesehen als ein Auftakt zur Wiederherstellung der Arbeitsbedingungen, die vor 1922 in Kraft waren.

Lohnkonflikt in der Bahnunterhaltung des Nord-West-Bezirks der Vereinigten Staaten. (ITF) Die Direktion der Chicago & North-Western Bahn beabsichtigt, Lohnverminderungen in der Bahnunterhaltung einzuführen. Vor einem Jahre wurden die Löhne der Streckenarbeiter durch Schiedsspruch auf 37, 39 und 41 Dollarcent (je nach dem Dienstalder) pro Stunde festgesetzt. Nunmehr will die Gesellschaft nur die vom örtlichen Arbeitsmarkt abhängigen Löhne zahlen und sich nur für einen Minimumlohn von 30 Dollarcent verpflichten.

In Verhandlungen mit dem Arbeitgeber fordert der Verband des Bahnunterhaltungspersonals eine Erhöhung von 10 Dollarcent pro Stunde. Sollten die direkten Verhandlungen scheitern, so müssen die Schlichtungsbehörden eingreifen.

Kommunistenverfolgung bei den tschechoslowakischen Bahnen. (ITF) Das tschechische Eisenbahnministerium hat geheime Verfügungen erlassen, kommunistische Eisenbahner aus dem Dienst zu entfernen. Vor der Entlassung definitiver Angestellten soll nicht zurückgeschreckt werden.

Der Verband der tschechischen Eisenbahner protestiert gegen dieses Vorgehen und spricht die Befürchtung aus, dass alle den Behörden unangenehme Personen zu Kommunisten gestempelt würden. In einer Unterredung versicherte der Eisenbahnminister den Führern der kommunistischen Gewerkschaft, dass von einer Kommunistenverfolgung keine Rede sein könne. Diese Versicherung beruhigt jedoch den tschechischen Eisenbahnerverband nicht.

Die Sicherheit auf den tschechoslovakischen Eisenbahnen. (ITF) Eine Eisenbahnkatastrophe in Saitz hat die Gemüter im ganzen Lande, namentlich unter der Eisenbahnerschaft, heftig erregt. Der Katastrophe waren eine Anzahl ernster Unfälle vorausgegangen.

Im Parlament stellte der Vertreter des deutschen Eisenbahnerverbandes einen Antrag auf Einsetzung eines Ausschusses, der die gesamten Sicherheitsverhältnisse auf den tschechoslovakischen Eisenbahnen untersuchen soll. Als Ursache des Mangels an Sicherheit bezeichnete er Unzulässigkeit gewisser Anlagen, Kreditmangel in der Bahnunterhaltung, zu lange Arbeitszeit, Personalmangel und Überbürdung, Unterdrückung der Arbeitsfreude durch zu schlechte Bezahlung, Schnüffelei nach politischer Gesinnung, sowie Einschränkung der Rechte des Personals.

Das Gehaltsminimum der australischen Eisenbahnbeamten. (ITF) Durch Schiedsspruch wurde für die Beamten der Eisenbahnen der Staaten Süd-Australien und Victoria ein Minimumgehalt von 226 Pfd. Sterling festgesetzt. Dieses Minimum fällt und steigt nach den Schwankungen der Indexziffer.

Der Schiedsspruch an sich sieht neben Gehaltserhöhungen auch Gehaltsverminderungen vor, wodurch in gewerkschaftlichen Kreisen Unzufriedenheit entstanden ist.

Die irischen Eisenbahngesellschaften fordern Lohnherabsetzungen. (ITF) Die irischen Eisenbahngesellschaften wollen, dem Beispiele der englischen Gesellschaften folgend, auch die Löhne herabsetzen und zwar um 10 %. Die Gewerkschaften haben darin eingewilligt, die Lage zu prüfen. Allerdings besteht bei dieser hohen Forderung der Gesellschaften wenig Aussicht auf Verständigung, so dass mit dem Eingreifen der Schlichtungsbehörden zu rechnen ist.

Der Abbau in den englischen Werkstätten. (ITF) Die Vereinbarung über die kürzlich erfolgte Lohnkürzung bestimmt, dass dort, wo Arbeit genug ist, die volle Arbeitswoche wieder eingeführt werden soll. Es werden Klagen laut, dass die Eisenbahngesellschaften dieser Vereinbarung nicht überall nachkommen.

Obschon Entlassungen zu erwarten waren, scheinen die Gesellschaften in manchen Fällen über das vereinbarte Mass hinauszugehen. Aus Kreisen der Werkstättenarbeiter wird die Forderung auf allseitige Durchführung der 5-Tage-Woche (43 Std.) gestellt, um den Abbau einzuschränken.

Resolution über die automatische Kuppelung, angenommen vom holländischen Eisenbahnerkongress.

Der am 25. September 1928 in Utrecht abgehaltene Kongress des Holländischen Eisen- und Strassenbahner-Verbandes, welcher von dem Bericht über den Stand des Problems der automatischen Kuppelung Kenntnis genommen und durch den vorgeführten Film sich über die Wirkung der verschiedenen Systeme der automatischen Kuppelung unterrichtet hat,

stellt fest, dass das Problem, soweit die technische Seite in Frage kommt, als gelöst betrachtet werden kann,

spricht seine Anerkennung für das von der japanischen Regierung gegebene Beispiel hinsichtlich der Einführung der automatischen Kuppelung aus,

ist der Auffassung, dass ein Kuppelungsstock, wie er von den französischen Eisenbahn-Direktionen empfohlen wird, die automatische Kuppelung keineswegs ersetzen kann,

ersucht das Sekretariat der I.T.F., dem er für die bereits verrichtete Arbeit dankt, seine Bemühungen zur allgemeinen Einführung der automatischen Kuppelung fortzusetzen

und drängt beim Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes in Genf darauf, die gemischte Kommission, deren Einsetzung von der XI. Arbeitskonferenz in Genf beschlossen wurde, schleunigst einzuberufen.

TRANSPORTARBEITER.

Erfolgreicher Streik der Brüsseler Kraftdroschkenführer. (ITF) Nachdem vor mehreren Monaten eine kräftige Propaganda zur Organisation der Kraftfahrer eingeleitet worden war, kam es im vergangenen Monat zu einem Streik der Brüsseler Kraftdroschkenführer, der nach dreiwöchiger Dauer mit Erfolg endete. An der Bewegung beteiligten sich 400 bei der Société Auto-Transport beschäftigte Chauffeure. Diese Kollegen vermochten durch ihre an den Tag gelegte Ausdauer und Beharrlichkeit eine Lohnaufbesserung von Fr. 9.50 auf Fr. 17.-- täglich, also von nahezu 100%, durchzusetzen.

Neue Lohnabschlüsse für Kraftdroschken- und Omnibusführer in Schweden. (ITF) Ausser dem in der letzten Nummer erwähnten neuen Vertragsabschluss für die Omnibusführer in Stockholm, sind auch für die Kraftdroschkenführer, sowie in einer Reihe anderer Städte ebenfalls für beide Fahrergruppen neue Vereinbarungen getroffen worden, die in bezug auf die Löhne und Arbeitszeit im wesentlichen vorsehen: für Kraftdroschkenfahrer in Stockholm und Umeå:

Für Kraftdroschkenführer in Stockholm und Umgebung:

(nach fünftägigem Kampfe) Kr. 50.-- pro Woche; 5% der Bruttoeinnahme. Die Arbeitszeit, welche früher unbegrenzt war, wurde auf 11 Stunden, einschl. Essenspausen, festgesetzt;

Für Omnibusführer, Monteure und Fahrscheinverkäufer in Örebro:

Omnibusführer: Kr. 58.--, für Monteure Kr. 62.-- und für Fahrscheinverkäufer Kr. 16.50 pro Woche. Diese Sätze sind im Vergleich zu den früheren um Kr. 3.--, bzw. Kr. 2.-- und Kr. 1.50 höher; die Arbeitszeit beträgt 48 Stunden pro Woche;

Für Kraftdroschkenführer in Sundsvall:

Kr. 45.-- pro Woche in den Monaten Januar bis Mai und Kr. 60.-- pro Woche in den Monaten Juni bis Dezember; die bisherigen Löhne bewegten sich zwischen Kr. 70.-- und Kr. 100.-- im Monat; die Arbeitszeit wird auf Grund des Arbeitszeitgesetzes geregelt;

für Omnibusführer in Karlskrona:

ein Wochenlohn von Kr. 53.-- gegenüber der bisherigen Entlohnung in Höhe von Kr. 50.--; die wöchentliche Arbeitszeit, die bisher keinen Einschränkungen unterlag, beträgt 48 Stunden;

für Kraftdroschken- und Omnibusführer in Strängnäs:

Omnibusführer: Kr. 50.-- pro Woche; Kraftdroschkenführer: Kr. 45.-- zuzüglich 5% der Bruttoeinnahme; die Arbeitszeit beträgt wöchentlich 56 Stunden, wozu noch eine täglich Vorbereitungszeit von 1/2 Stunde kommt;

für Omnibusführer in Strömstad:

Kr. 50.-- pro Woche während 8 und Kr. 45.-- während 4 Monaten des Jahres, gegenüber dem bisherigen Satze von Kr. 40.--.

Die neuen Verträge enthalten ferner Bestimmungen u.a. über die Überstundenvergütung, Freizeit, Ferien, sowie Entschädigung bei Krankheit, Unfall oder Tod.

Eine "Verkehrsinitiative" vom schweizerischen Bundesrat abgelehnt.

(ITF) Eine von den Organisationen der Automobilinteressenten eingeleitete Verkehrsinitiative, in der die Abänderung eines Artikels der Bundesverfassung und damit die Schaffung eines allgemeinen Strassenverkehrsgesetzes statt der bisherigen veralteten Konkordatsbestimmungen gefordert wird, ist vom Bundesrat abgelehnt worden. Die schweizerischen Kollegen erblicken den Grund dieser Ablehnung darin, "dass sich der Bund die bereits zur ansehnlichen Einnahmequelle gewordenen Borsinzzolleinnahmensichern will".

Zusammenlegung der Berliner Verkehrsunternehmungen. (ITF) Der Berliner Magistrat hat der Vorlage über die Zusammenlegung der Berliner Verkehrsunternehmungen zugestimmt. Durch die Auflösung der bisherigen Verkehrsgesellschaften (Berliner Strassenbahnbetriebs-G.m.b.H., Hoch- und Untergrundbahngesellschaft und Allgemeine Berliner Omnibus-A.G.) und Gründung der neuen Verkehrs-A.G. wird der Weg für einen planmässigen Ausbau des Gross-Berliner Verkehrs geebnet. Ferner wird es möglich sein, im Verkehrswesen der Stadt eine einheitliche Finanzpolitik sowie eine einheitliche Lohn- und Sozialpolitik zu betreiben. Zu der ganzen Transportaktion soll eine Barausgabe von 2,3 Millionen Mark erforderlich sein, doch dürfen nach Schaffung der neuen Gesellschaft jährlich fünf Millionen Mark an Steuern erspart werden.

Gehaltsaufbesserungen für das Strassenbahnpersonal von Limoges.

(ITF) Die seit Juni d.J. von städt. Strassenbahnpersonal Limoges unternommenen Schritte sind von Erfolg gekrönt worden. Das Werkstättenpersonal erhielt eine Aufbesserung von Fr. 75.--, das Fahrpersonal eine solche von Fr. 60.-- pro Monat, wozu für letzteres noch eine Kilometerprämie tritt. Die Gewerkschaft hatte für sämtliche Gruppen Fr. 75.-- Aufbesserung verlangt.

Ein Konflikt zwischen holländischen Gewerkschaftsorganisationen

schiedsgerichtlich beigelegt. (ITF) Der Gemeinderat der Stadt Rotterdam hatte in seiner Sitzung vom 15. Oktober 1927 beschlossen, die von der Rotterdamer Strassenbahngesellschaft übernommenen Strassenbahnen bis zur endgültigen Entscheidung über deren Betriebsform selbst zu betreiben und zu verwalten, was Anlass gab zu einer Streitigkeit zwischen dem Holländischen Verband der Eisen- und Strassenbahner, bei dem etwa 1 300 Mitglieder des Rotterdamer Strassenbahnpersonals organisiert waren, und den Organisationen des Personals

öffentlicher Betriebe und der Beamten. Der Sachverhalt ist etwa folgender: Der Verband des Personals öffentlicher Betriebe, dessen Beispiel der Beamtenverband alsbald nachahmte, hatte seit dem oben-erwähnten Beschlusse des Gemeinderats versucht, unter dem Rotterdamer Strassenbahnpersonal Mitglieder zu werden und hatte dabei seine Bemühungen auch bei den Mitgliedern des Verbandes der Eisen- und Strassenbahner unternommen. Da letzterer gegen dieses Vorgehen protestierte und der Vorstand des holländischen Gewerkschaftsbundes beigezogen wurde, hat dieser vorgeschlagen, den Streit durch ein Schiedsgericht aus der Welt zu schaffen, welcher Vorschlag von den Parteien auch angenommen wurde.

Die Schlichtungskommission, in welche Mitglieder der beiden beteiligten Parteien berufen wurden, hat nun nach Prüfung der auf den Konflikt Bezug habenden Schriftstücke und nach Anhörung der Vertreter der drei fraglichen Organisationen ihren Spruch gefällt. Darin urteilt sie die Haltung des Verbandes des Personals öffentlicher Betriebe und beschliesst, dass dieser sowie der Beamtenverband seine Werbetätigkeit unter dem Rotterdamer Strassenbahnpersonal unverzüglich einzustellen und aus seiner Mitgliederliste die bereits organisierten Mitglieder zu streichen habe, dass das fragliche Personal so lange beim holländischen Eisen- und Strassenbahnerverband organisiert bleibt, bis die Gemeinde Rotterdam beschliesst, die Strassenbahnen nicht direkt zu verwalten und dass im gegenteiligen Falle dieses Personal durch eine Urabstimmung sich entscheiden werde, welcher Organisation es angehören wolle. Ferner heisst es, dass wenn die Abstimmung zugunsten der Organisationen des Personals öffentlicher Betriebe und der Beamten ausfiele, der Verband der Eisen- und Strassenbahner beim Übertritt der Mitglieder in diese Organisationen mitzuwirken und sich in der Folge jeglicher Propaganda unter dem Personal zu enthalten hätte.

Der Schiedsspruch ist von den verschiedenen beteiligten Organisationen angenommen worden.

Der Hafendarbeiterstreik in Australien. (ITF) Da sie der überlegenen Macht seiner Gegner nicht mehr die Spitze bieten konnte, hat die Waterside Workers' Federation den jüngsten Nachrichten zufolge den Streik, welcher vor kurzem wegen eines Schiedsspruches zugunsten eines halbtägigen Schichtensystems ausgebrochen ist, eingestellt. Obwohl damit die Stilllegung der Schiffe offiziell ein Ende gefunden hat, weigerten sich einige Ortsgruppen, der Anweisung des Verbandes Folge zu leisten. Die Transportarbeiter zu Wasser und zu Land der verschiedenen Bundesstaaten hielten daraufhin ein Meeting ab, welches eine derartige Haltung als unvereinbar mit der Solidarität der Arbeiterbewegung erklärte und die sofortige Aufnahme der Arbeit verlangte.

An manchen Orten verursachte die Anwerbung Unorganisierter grosse Verwirrung, die zur Inhaftierung und Verurteilung einer Reihe von Streikenden führte. Die Reeder haben ihr Versprechen, einer Konferenz beizuwohnen, um strittige Punkte im Schiedsspruch zu besprechen, wieder rückgängig gemacht und dies damit begründet, dass die Föderation ausserstande sei, ihre Mitglieder zu kontrollieren und eine Wiederaufnahme der Arbeit zu sichern.

Dockarbeiterstreik in Bordeaux. (ITF) Da ihre Forderung auf Lohnerhöhung von fünf bis sechs Franken pro Schicht abgelehnt wurde, haben die Docker von Bordeaux zum 24. September den Generalstreik erklärt. Eine vollkommene Stilllegung des Hafenverkehrs wird erwartet, da jetzt sämtliche, sonst zur Streikbrecherarbeit verfügbaren Arbeitskräfte in der Weinernte beschäftigt sind.

Verbesserungen für die bei der Rugby Konsum-genossenschaft angestellten Arbeiter - Grossbritannien. (ITF) Der englische Verband der Arbeiter und Angestellten bei den Konsumvereinen und ähnlicher Berufsgruppen teilt mit, dass durch Neuabschluss einer Vereinbarung mit der Rugby Konsum-Genossenschaft für die bei ihr beschäftigten Transportarbeiter, welche unter den sonst üblichen Tarifsätzen arbeiten, eine Reihe von Verbesserungen erzielt worden sind. Auf Vorstellungen hin wurde eine sofortige Lohnerhöhung von 2 s.6d. wöchentlich gewährt. Ferner werden vom ersten Zahltag im September ab 50% der bestehenden Unterschiede und vom ersten Zahltag im März 1929 ab die vollen Lohnsätze bezahlt werden.

Grosse Verschmelzung von Transportarbeiter-Verbänden in Grossbritannien. (ITF) Verhandlungen wegen der Verschmelzung der Transport & General Workers' Union mit der Workers' Union sind seit einiger Zeit in Grossbritannien im Gange. Vor kurzem ist in London eine von Vertretern beider Verbände beschickte Konferenz zusammengetreten, um die näheren Bestimmungen über die beabsichtigte Verschmelzung auszuarbeiten. Wie verlautet, sind die Verhandlungen beträchtlich fortgeschritten und am 9. Oktober wird eine weitere Konferenz stattfinden, um den Plan in seiner endgültigen Fassung festzulegen. Der Gesamtmitgliederstand beider Verbände beläuft sich auf ca. 450 Köpfe.

S e e l e u t e .

Die neuen Heuern der belgischen Seeleute. (ITF) In einer früheren Nummer des Presseberichtes haben wir mitgeteilt, dass die belgischen Seemannsheuern ab 1. Juli d.J. um 15% erhöht worden sind. Nachstehend folgen die neuen Sätze:

	Lange Fahrt	Europa zw. Kap Finistère, Kopenhagen und Kiel.		Lange Fahrt	Europa zw. Kap Finistère, Kopenhagen u. Kiel
	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.
Zimmermann	1074	1074	Heizer	924	891
Bootsmann	1041	1041	Lampist	831	762
Hilfskesselwärter	1014	978	Matrose	858	795
Schmierer	987	978	Leichtmatrose	417	387
			Decksjunge	315	315

Auf Schiffen mit einer Besatzung von 21 Mann oder weniger

Auf Schiffen mit einer Besatzung von über 21 Mann

	Lange Fahrt	Europa zwischen Kap Finistère, Kopenhagen und Kiel
	Fr.	Fr.
1. Steward	1041 Fr.	1074 Fr.
1. Koch	924 "	924 "
Messraumsteward	669 "	696 "
Koch-Assistent	---	618 "
Steward-Assistent	---	618 "
Kajütenjunge	---	315 "
Kochsjunge	---	315 "
2. Koch und Bäcker	---	723 "

Europa zwischen Finistère, Kopenhagen u. Kiel:

	Mit einer Besatzung von 15 Mann	Mit einer Besatzung von über 15 Mann	Mit einer Besatzung von über 21 Mann
	Fr.	Fr.	Fr.
Koch und Steward	978 Fr.	1041 Fr.	1674 Fr.
Koch	891 "	924 "	945 "

Überstundenvergütung:

	Fr.	per Std.		Fr.	per Std.
Bootsmann, Zimmermann, Hilfskesselwärter, Schmierer	Fr. 4.50	per Std.	Steward-Assistent, Koch-Assistent, Messraumsteward	3.25	
Matrose, Heizer, Lampist	" 4.--	"	Kajütenjunge, Kochsjunge	1.25	
Leichtmatrose	" 2.--	"	2. Koch und Bäcker	3.25	
Decksjunge	" 1.25	"			per Std.

Die selben Lohnsätze gelten auch in der Hochseefischerei.

Lohnerhöhung bei der deutschen Hochseefischerei. (ITF) Wie bereits mitgeteilt, sind die Heuersätze in der deutschen Hochseefischerei ab 1. Juni d.J. für alle Mannschaftsmitglieder um 5 Mark monatlich erhöht worden. Der Verband war aber mit dieser Aufbesserung nicht zufrieden; es folgten neue Verhandlungen, die am 8. August mit dem Abschluss eines neuen Vertrages endigten. Dieser brachte eine Erhöhung der Heuern um M. 16.-- monatlich für Netzmacher, Köche und Heizer, eine solche von M. 20.-- monatlich für Matrosen und eine solche von M. 12.-- für Leichtmatrosen mit sich.

Nunmehr gelten folgende Heuersätze:

	RM.		RM.
1. Steuermann	198.--	Koch.....	146.--
2. Steuermann mit Patent	165.--	Leichtmatrosen.....	75.--
2. Steuermann ohne "	146.--	1. Maschinist.....	213.--
Netzmacher.....	146.--	2. Maschinist.....	180.--
Matrosen.....	135.--	Heizer.....	146.--

Die neuen Heuern gelten bis zum 30. September 1929, während der Manteltarif bis 30. Juni 1930 verlängert wurde.

In bezug auf den prozentualen Anteil der Mannschaften am Fangerlös trat keine Änderung ein.

Seemannsstreik in Schweden. (ITF) Der schwedische Seemannsverband hat zwecks Abschluss eines Kollektivvertrages für die Besatzungen der Motorsegelschiffe, welche die Seen Vener und Vetter befahren, Verhandlungen gefordert. Es kommen hierbei etwa 70 Reederfirmen mit 124 Fahrzeugen und ca. 150 Mann Besatzung in Frage. Der Verband hat zur Beantwortung eine Frist bis zum 24. September gestellt; da ihm am Abend des 23. noch keine Nachricht vorlag, hat er beschlossen, den Streik zu erklären. Der Verband fordert eine Lohnerhöhung von 35-40 %. Die Arbeitsniederlegung erfolgte am Montag, den 24. September. Bereits am ersten Streiktag kam es zu einer Vereinbarung für 3 Schiffe, während für eine Reihe anderer Schiffe Verhandlungen im Gange sind. Der schwedische Transportarbeiter-Verband hat ferner beschlossen, die Bewegung durch Verweigerung des Be- und Entladens der Schiffe zu unterstützen.

Das Ende des Flettner Rotor-Schiffes. (ITF) Man wird sich noch an die vor einigen Jahren gemachte Aufsehen erregende Erfindung des Rotor-Schiffes erinnern, das, wiewohl es durch den Wind fortbewegt wurde, viel schneller fahren konnte als ein Segelschiff. Diese grosse Geschwindigkeit war auf zwei, riesigen Schornsteinen gleichende, durch einen Motor in drehende Bewegung gebrachte Rotoren zurückzuführen, die den Wind auffingen und dadurch mehr Energie gewannen.

Seit langem hörte man nichts mehr über diese Erfindung. Nun teilt Wolffs Telegraphenbüro mit, dass das Rotor-Schiff "Baden-Baden", das vom Erfinder ursprünglich "Buckau" getauft wurde, nachdem alle früheren Unterhandlungen gescheitert waren, nach Amerika verkauft worden ist. Das Fahrzeug ist von der "Cape Navigation Corporation" übernommen worden, welche beim Kauf die Bedingung stellt, dass... zuerst die Rotoren abmontiert werden müssen.