



PRESSEBERICHT

99

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
 FERNSPRECHER 80186



Nr. 21

Amsterdam, den 8. November 1928.

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

Eisenbahner.

Die deutsche Reichsbahngesellschaft finanziert die Ausbildung von Streikbrechern. (ITF) Dem Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands ist ein Schriftstück einer Ortsgruppe der unter dem Namen "Technische Nothilfe" bekannten Streikbrecherorganisation in die Hände gekommen, das von einem Justizbeamten unterzeichnet ist und folgenden Inhalt hat:

"In nächster Zeit sollen Neuausbildungen als Lokomotivführer, Lokomotivheizer, Rangierer und Weichensteller vorgenommen werden.

Die theoretische Ausbildung findet an noch zu bestimmenden Wochentagen in den Abendstunden statt. Die praktische Ausbildung im Bereiche der Bahnverkehrsverwaltung Borna erstreckt sich auf etwa 10 Tage. Es können auch Sonn- und Feiertage zur Ausbildung benutzt werden.

Die 10 Tage müssen nicht unbedingt hintereinander folgen. Die praktische Ausbildung kann an jedem beliebigen Tage beginnen.

Die einzelnen Braunkohlenwerke sind gebeten worden, die betreffenden Nothelfer während der Ausbildung nach Möglichkeit unter Weiterzahlung des Lohnes zu beurlauben. Während der Ausbildung erhalten die Nothelfer eine dem jetzigen Eisenbahntarif entsprechende Vergütung von der Eisenbahnverwaltung.

Den anhängenden Fragebogen wollen Sie bitte umgehend genau ausgefüllt an die Ortsgruppe zurückschicken.

Falls Sie an dem Kursus teilnehmen wollen, werden Sie gebeten, ganz bestimmt am

Sonntag, den 21. Oktober, vormittags $\frac{1}{2}$ 11 Uhr zu einer kurzen Besprechung in der Geschäftsstelle der Ortsgruppe zu erscheinen. Alles Nähere wird in dieser Besprechung bekanntgegeben."

Diese an den Tag gekommene Handlung der Reichsbahngesellschaft steht im Widerspruch mit einer Anordnung des —allerdings sozialdemokratischen— Reichsinnenministers.

Die deutschen Eisenbahner beanspruchen das für obigen Zweck aufgewandte Geld für sich selbst.

Anerkennung der amerikanischen Eisenbahnbeamtengewerkschaft durch Streik erzwungen. (ITF) Das amerikanische Eisenbahn-Arbeitsgesetz (Railway Labor Act 1926) bezeichnet die Speditionsgeschäfte als Eisenbahn-Unternehmen, ihre Bedienstete als Eisenbahnbedienstete. Das Gesetz sieht ausdrücklich vor, dass die Bediensteten freie Organisationswahl haben. Weiterhin verpflichtet es Arbeitgeber und Arbeitnehmer, kollektive Abmachungen über die Arbeitsbedingungen zu treffen, und verbietet jegliche Einmischung der Arbeitgeber in das Organisations- oder Vertretungswesen der Arbeitnehmer und umgekehrt.

Die 500 Bediensteten der New Yorker Geschäftsstelle der American Railway Express Company sind restlos in der amerikanischen Eisenbahnbeamten-Gewerkschaft (Brotherhood of Railway and Steamship Clerks) organisiert. Die Speditionsgesellschaft weigerte sich, diese Organisation als wirtschaftliche Interessenvertretung ihrer Bediensteten anzusehen und mit ihr zu verhandeln.

Ganz unerwartet traten am 15. Oktober abends 10 Uhr alle 500 Mitglieder in einen wilden Streik, dessen Leitung die Beamtengewerkschaft nichtsdestoweniger übernahm. Innerhalb 48 Stunden hat die Gesellschaft kapituliert, worauf die Gewerkschaft den Streik einstellte.

Es folgten nun vier Tage lebhafter Verhandlungen, die mit der Unterzeichnung eines Kollektivvertrages endigten.

Lohnerhöhung auf den französischen Bahnen. (ITF) Zu Beginn dieses Jahres setzte bei den französischen Bahnen eine Lohnbewegung ein, die im April mit einer leichten Aufbesserung abgeschlossen wurde. Die Forderung lautete auf Gleichstellung der Eisenbahner mit den Staatsbediensteten hinsichtlich des Gehaltsminimums von Fr. 8.000.- pro Jahr. Gewährt wurde ein Minimum von Fr. 6.850.- (Fr. 7.050.- mit den Prämien).

Der französische Eisenbahner-Verband begann eine Pressekampagne, die den ganzen Sommer durch andauerte. Am 26. Oktober stellte er neue Forderungen an die Eisenbahngesellschaften und die Regierung, welche diesmal einen Mindestlohn von Fr. 10.800 vorsehen. Die gepflegten Verhandlungen führten zu einer Einigung zwischen Regierung und Eisenbahngesellschaften auf der Grundlage von Fr. 8.000.- Minimum.

Die Erhöhung der Löhne, welche in zwei Etappen gewährt wird, beträgt etwa 11%. Ab 1. Januar 1929 gilt ein Mindestsatz von Fr. 7.220 (7.420 mit den Prämien) und ab 1. Januar 1930 ein solcher von Fr. 7.600.- (Fr. 7.800.- mit den Prämien).

Nach Abzug der Pensionsversicherungsbeiträge bleiben dem Staatsbediensteten Fr. 7.520 von seinem Minimum, dem Eisenbahner Fr. 7.420.-. Die Regierung erachtet, dass die Gleichstellung der Eisenbahner mit den Staatsbediensteten somit ab 1. Januar 1930 durchgeführt ist. Der Unterschied von Fr. 100 sei durch verschiedene Vorteile, wie die freie Fahrt, ausgeglichen.

Die Regierung teilte dem Verbands mit, dass auf die neue Forderung von Fr. 10.800.- nicht eingegangen werden könne.

TRANSPORTARBEITER.

Stand der Bewegung bei den Londoner Omnibusunternehmen. (ITF) Wie früher mitgeteilt, ist auch einer unter den Omnibusführern und -Schaffnern vorgenommenen Abstimmung der seit drei Jahren laufende Tarifvertrag mit der London General Omnibus Co., Tillings und der B.A.T. (British Automobile Traction) gekündigt worden. Am 31. Oktober fand zwischen den Parteien eine Vorbesprechung über die gestellten Forderungen statt, die im wesentlichen vorsehen: eine 45-Stundenwoche statt der bisherigen 48stündigen Arbeitszeit, eine Lohnaufbesserung und eine Einschränkung der Schichtzeitdauer von 12 auf 9 Stunden. Es steht nun die Antwort der Gesellschaft abzuwarten.

-- Ferner sind Unterhandlungen im Gange zwischen dem Verband und der L.G.O.C. in Verbindung mit den neuerdings geltend gemachten Beschwerden des Personals, die in der im letzten Pressebericht erwähnten Beschleunigung des Dienstes ihre Ursache haben. Man einigte sich darin, dass die neuen Verhältnisse geprüft werden sollen, insbesondere da beim ursprünglichen Tarifvertragsabschluss die Änderungen, die durch die kürzliche Heraufsetzung der Geschwindigkeitsgrenze für schwere Kraftwagen eingetreten sind, nicht vorausgesehen und berücksichtigt werden konnten. Bis zum Abschluss der Verhandlungen werden daher keine weiteren Änderungen der Fahrpläne erfolgen.

Einführung des amerikanischen Leuchtsignalsystems in Deutschland. (ITF) Die amerikanische Verkehrsregelung wird infolge der dauernden Zunahme und vor allem auch der Beschleunigung des Verkehrs in Deutschland bald allgemein werden. Im Verkehrssignalwesen der Strasse bedeutet "Grün": Strasse frei, freie Fahrt; "Gelb": Achtung, fertig machen; "Rot": Strasse gesperrt, alles halt! In verschiedenen Städten ist man sich noch nicht klar darüber, ob die Lichtsignalgebung automatisch durch Uhrwerk oder durch einen Verkehrsschutzmann erfolgen soll. (S.a. unsere Notizen im Pressebericht No. 1 über Wien und No. 5 über Paris.)

Bau kommunaler Flughäfen in England auf Anregung des Luftverkehrsministeriums. (ITF) Der erste kommunale Flughafen Englands soll durch die Stadt Manchester noch vor Ende dieses Jahres erstellt werden. Der Beschluss des Gemeinderats ist wohl auf ein Kommuniqué des Luftverkehrsministeriums an alle Stadträte zurückzuführen, in dem

auf die möglichst baldige Errichtung städtischer Flughäfen durch die Gemeinderäte angedrungen und darauf hingewiesen wird, dass die Geschäftsleute der Provinzen solange von den europäischen und den Luftlinien des britischen Reiches keinen Gebrauch machen können und die Entwicklung des privaten Flugverkehrs solange gehemmt wird, als man nicht zum Bau kommunaler Flughäfen schreitet. Der "Daily Herald" macht hierzu folgenden Kommentar: "Vier Jahre lang hat das Luftverkehrsministerium gewartet in der Hoffnung, diese Flughäfen würden durch private Initiative, die angeblich immer im Vordergrund neuer und wachsender Industrien steht, erbaut. Nicht ein einziger ist während dieser Zeit erstellt worden und eine "Ironie des Schicksals" ist es, dass unter der reaktionärsten der Tory-Regierungen das Luftverkehrsministerium gezwungen sein sollte, eine Aufforderung ergehen zu lassen, die in Wirklichkeit auf die Sozialisierung der Lufthafenanlagen des britischen Inselreiches hinausläuft und geltend zu machen, dass die Zukunft des britischen Luftverkehrs davon abhängt." Die Städte Nottingham und Leeds haben ebenfalls Schritte zur Erstellung von Flughäfen unternommen.

Kongress der holländischen Kraftfahrer-Organisation. (ITF) Die dem Zentralverband der Transportarbeiter angeschlossene Unie van Chauffeurs hielt am 28. Oktober in Utrecht ihre 3. jährliche Generalversammlung ab. Es waren 27 Ortsgruppen durch 57 Delegierte vertreten. Die Mitgliederzahl ist seit 1925 von ca. 1 300 auf ca. 3 000 gestiegen. In dieser Zeit hat die Zahl der Kraftwagen in den Niederlanden um 50% zugenommen. Es sind noch vorhanden eine Römisch-Katholische Organisation mit ca. 200 und eine Protestantische Organisation mit ca. 30 Mitgliedern, sowie eine dem Gewerkschaftsbund angehörige Vereinigung von Privatchauffeuren, mit der gute Beziehungen unterhalten werden.

Der Vorsitzende Sormani erwähnte die mit dem Holländischen Eisen- und Strassenbahner-Verband getroffene Vereinbarung, auf Grund welcher Kraftfahrer, die bei einem von den Eisenbahnen gegründeten Auto-Transportunternehmen beschäftigt sind, in den Organisationsbereich der Unie fallen. Der Wunsch des Vorsitzenden, dass diese Vereinbarung der Beginn zu einer Verschmelzung der Transportarbeiter-Eisen- und Strassenbahner-Verbände sein möge, wurde auch vom Vertreter des Eisen- und Strassenbahner-Verbandes zum Ausdruck gebracht.

Der Verbandsvorstand wurde so ziemlich in seiner alten Zusammensetzung wiedergewählt. Um mehr Einheitlichkeit in die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Kraftdroschenführer hineinzubringen, sowie zur Erlangung einer Verbesserung der Arbeitsverhältnisse in Eisenbahn-Autotransportunternehmen sollen Bewegungen eingeleitet werden.

Ferner soll eine Untersuchung vorgenommen werden über die Möglichkeit der Schaffung einer Versicherung für Mitglieder gegen die aus strafgerichtlichen Urteilen entstehenden finanziellen Folgen.

Die Generalversammlungen werden künftig statt jedes Jahr, alle 2 Jahre abgehalten und dann falls nötig von längerer Dauer sein.

Auf der Tagung war die I.T.F. durch Nathans vertreten.

Gehen die Londoner Strassenbahnen in private Hände über? (ITF)
Seit einiger Zeit beschäftigt sich der Beratende Verkehrsausschuss von London (London and Home Counties Traffic Advisory Committee) mit der Frage der Zusammenarbeit der öffentlichen Transportunternehmen von London und Umgebung. Nun ist, ohne den Gesetzentwurf abzuwarten, den der Verkehrsminister im Einvernehmen mit diesem beratenden Ausschuss dem Parlament vorlegen sollte, der Verkehrsausschuss der städtischen Strassenbahn (Untergrund- und Vorortsbahnen und Omnibusse Londons) in Unterhandlungen getreten und hat einen Bericht ausgearbeitet, der vor kurzem dem Gemeinderat unterbreitet wurde und unter dem Personal und in allen fortschrittlich gesinnten Kreisen eine lebhafteste Entrüstung hervorrief, weil er im Grunde auf eine Entkommunalisierung der Londoner Strassenbahn und auf ein Monopol der Privatindustrie für den öffentlichen Verkehr Londons hinzielt. Die Sache ist die, dass die flottgehende Londoner Strassenbahn, welche seit dem Erwerb durch die Gemeinde noch nie Betriebsverluste aufwies, in 20 Jahren ihre sämtlichenⁿ Schulden getilgt haben und alleiniges Eigentum der Gemeinde sein wird, die privaten Gesellschaften daran verhindert, mit dem Londoner Publikum zu machen was sie wollen.

mit dem Londoner Consortium für den öffentlichen Verkehr Londons

Die Vorschläge des Ausschusses gehen dahin, dass 1929 im Parlament ein Gesetz angenommen werden soll, kraft dessen der Gemeinderat London ermächtigt wird, mit den Untergrund- und anderen öffentlichen Transportgesellschaften Übereinkommen zu treffen, die eine gemeinsame Betriebsführung zur Grundlage haben. Am 6. November sind die Vorschläge dem Gemeinderat unterbreitet worden, wo sie zu einer heftigen Auseinandersetzung führten zwischen den Anhängern des Projektes, den Konservativen und den Mitgliedern der Arbeiterpartei, die sich hartnäckig dagegen wehrten.

Bewegungen der Strassenbahner. (ITF) In letzter Zeit wurden eine Reihe von Strassenbahnerstreiks geführt. So ist am 8. Oktober in Konstantinopel ein Streik erklärt worden wegen einer Forderung auf 50% Lohnerhöhung. In einem Lande wie die Türkei, wo die Gewerkschaftsbewegung noch in ihren Anfängen steckt, haben die Behörden offenbar scharfe Unterdrückungsmassnahmen ergriffen. Berichten zufolge hat der Streik am 23. Oktober nach Inhaftierung von 3 "Kommunisten" ein Ende genommen. Bei den Strassenbahnen Athens ist am 31. Oktober ein Streik ausgebrochen, der aber auf Anweisung des Streikkomitees noch um Mitternacht des selben Tages aufgehoben wurde. Ferner werden uns ein kurzer Streik des Strassenbahnpersonals in Orah, sowie ein Streik in Tunis gemeldet, der am 1. November zwecks Einführung des Achtsturentages erklärt wurde.

Die Fortschritte der Organisation des Personals der amerikanischen Strassen- und elektrischen Bahnen. (ITF) Im ersten Halbjahr 1928 hat der amerikanische Verband des Personals der Strassen- und elektrischen Bahnen 4 984 Neuaufnahmen und 85 erneuerte Tarifverträge -- wovon 74 ohne Änderungen, 7 mit Gehaltsaufbesserungen und 4 mit Kürzungen -- zu verzeichnen. Vier Ortsgruppen mussten Streikbewegungen führen. Der Mitgliederbestand der Organisation betrug letztes Jahr 101 200. Mit Ausnahme der Städte Buffalo und Philadelphia hat sie bei den meisten Bahnen von einiger Bedeutung Fuss gefasst. Ihre flüssigen Mittel belaufen sich auf 1 961 187 Dollars. In einer Vereinbarung mit dem Consortium Mitten hat sich die Organisation verpflichtet, jede gewerkschaftliche Tätigkeit unter dem Strassenbahnpersonal Philadelphias und Buffalos zu unterlassen; sie ist dagegen berechtigt, das Personal aller anderen, von dem Consortium in Zukunft zu betreibenden Linien unter sehr günstigen Bedingungen zu organisieren. Die Gewerkschaft befasst sich auch stets mehr mit der Organisation des Omnibuspersonals.

Der Dokerstreik in Bordeaux dauert fort. (ITF) Der Streik der Hafenarbeiter Bordeaux' um eine Lohnaufbesserung ist noch im Gange. Ihr jetziger Lohn beträgt Fr. 31.15 täglich; man kann ihre Forderung auf Fr. 36.-- nicht unbillig nennen, wenn man bedenkt, dass in Marseille, Nantes und Dünkirchen 38, bzw. 36 und 40 Franken täglich bezahlt werden. Trotzdem lehnen die Unternehmer rundweg ab, die Forderungen in Erwägung zu ziehen. Der sozialdemokratische Bürgermeister von Bordeaux versucht nun, die Behörden zu einer Vermittlung zu veranlassen. Der Streik ist fast allgemein. Nach amtlichen Mitteilungen arbeiten nur 314 Mann, während normalerweise 1 800 beschäftigt sind. Der Hafenbetrieb erleidet dadurch eine schwere Stockung. Die Doker sind standhaft und solange die Arbeitgeber nicht zu Verhandlungen bewegt werden können, muss mit einer Verschlimmerung der Lage gerechnet werden. Zufolge einer Notiz in der Tagespresse vom 7. November haben die im Hafen beschäftigten Kraftwagenführer beschlossen, einen Sympathiestreik zu erklären.

Nach dem australischen Hafnarbeiterstreik. (ITF) Obgleich der australische Hafnarbeiterstreik beendet ist, entstehen bei der Wiederaufnahme der Arbeit Reibungen, weil die Unternehmer Unorganisierte den Gewerkschaftsmitgliedern vorziehen. Es ist bereits zu schweren Zusammenstößen gekommen, die in manchen Fällen sogar zu Gewalttätigkeiten und Blutvergiessen führten, besonders in Melbourne, wo eine regelrechte Schlacht zwischen Gewerkschaftlern und der Polizei stattfand, in welcher drei der ersteren und ein Schutzmann schwer verwundet wurden.

S e e l e u t e .

Neuer Tarifabschluss in der deutschen Seeschifffahrt. (ITF) Wie bereits mitgeteilt, hat die deutsche Seeleute-Organisation den Tarifvertrag auf Ende Oktober gekündigt und eine 30%ige Heueraufbesserung verlangt. Da die Verhandlungen zu keinem Resultat führten, kam es zu einem Schiedsspruch des Schlichters, der eine Erhöhung der Monatsheuer von RM.10.-- für die Vollchargen und für die unteren Chargen geringere Aufbesserungen vorsah. Die Heuer beträgt ab 1. November d.J. für Heizer RM.135.--, für Matrosen RM.125.--, für Stewards RM.117.-- bis 149.-- wozu bei den letzteren noch eine Pauschale von monatlich RM.10.-- bis 19.-- hinzukommt. Die Reeder haben den Schiedsspruch abgelehnt, weshalb er vom Reichsarbeitsminister für verbindlich erklärt wurde. Der neue Tarif gilt auf ein Jahr.

Die Sitzungen der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1929. (ITF)

Im Jahre 1929 wird die Internationale Arbeitskonferenz zwei Sitzungen abhalten, die erste im Monat Mai und die zweite wahrscheinlich im Oktober. Die erste wird sich mehr mit Fragen allgemeiner Art, die zweite ausschliesslich mit Schifffahrtsfragen befassen. Auf der Tagesordnung der letzteren stehen folgende Punkte:

- 1.) Die Regelung der Arbeitszeit an Bord;
- 2.) Schutz der Seeleute bei Krankheit (einschl. der Behandlung Verwundeter an Bord);
- 3.) Verbesserung der Aufenthaltsbedingungen der Seeleute in den Häfen;
- 4.) Aufstellung von Mindestbestimmungen für jedes schifffahrttreibende Land betr. der an Kapitäne, an Decks- und Maschinenoffiziere, welche an Bord von Handelsfahrzeugen die Befehlsgewalt über die Mannschaft haben, zu stellenden Anforderungen in bezug auf berufliche Fähigkeiten.

Endlich, 10 Jahre nach der Washingtoner Konferenz, welche eine Arbeitszeitregelung für die Arbeiter zu Lande angenommen hat, wird die Arbeitszeitfrage an Bord der Schiffe auf einer internationalen Arbeitskonferenz behandelt werden. Es gilt nun, die Gelegenheit nicht ungenützt verstreichen zu lassen.

Ein Konflikt in der isländischen Seefischerei. (ITF) Gegen Ende des Monats Juli brach in der isländischen Heringsfischerei, die in der Regel vom 1. Juli bis 15. September dauert, ein Konflikt aus. Der amtliche Schlichter war zum Eingreifen gezwungen. Die Bewegung endigte mit einer 7%igen Aufbesserung nebst einer Verdoppelung des bisherigen Fanganteils der Mannschaften. Mit den kleinen Fahrzeugen hat die Organisation einen neuen, dem vorigjährigen ähnlichen Tarifvertrag abgeschlossen.

Die isländischen Seeleute kündigen den Tarifvertrag. (ITF) In einer Abstimmung sprachen sich 90% der Mitglieder des isländischen Seeleuteverbandes für die Aufkündigung des Tarifvertrages aus, dessen dreijährige Gültigkeitsperiode Ende 1928 abgelaufen ist. Die Kündigung erfolgte am 30. September. Folgende Forderungen wurden eingereicht:

- 1.) Erhöhung der Monatsheuern und der Sonderzulage für die Leber;
- 2.) Befreiung der Mannschaft von Arbeiten an Bord im Hafen, nach Beendigung einer Reise;
- 3.) Gewährung einer Zulage für den Verkauf von auf Eis gelagertem Kabeljau, wie in England;
- 4.) Abschaffung der gleitenden Lohnskala und Abschluss eines Vertrages auf die Dauer von einem Jahr.

Die Organisation rechnet mit der Möglichkeit eines offenen Konfliktes gegen Jahresende. In einen solchen Konflikt würden ca. 800 Mann an Bord von Trawlern und 75 Mann an Bord von Fahrzeugen in der Handelsschifffahrt verwickelt werden.

Bewegung der Seeleute in Indien. (ITF) Da der Seeleuteverband Bengalens nicht gemäss dem indischen Gesetze über die Gewerkschaften registriert war, haben die beiden bedeutendsten Reederfirmen Kalkuttas, die India General Navigation and Railway Co. Ltd. und die Rivers Steam Navigation Co. Ltd. sich geweigert, mit dem Verband in Verhandlungen zu treten. Diese Registrierung ist nunmehr erfolgt und in einer Generalversammlung hat der Verband in einigen Resolutionen eine Heuererhöhung von 25% sowie die Einleitung von Verhandlungen darüber und über andere Beschwerden verlangt. Der Text der Resolutionen ist den Reedern mitgeteilt und der Regierung von Bengalen und dem Marineminister telegraphisch zum Kenntnis gebracht worden.