



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

Nr. 34

Amsterdam, den 20. Dezember 1928

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

AN UNSERE LESER!

Hiermit erscheint die letzte Nummer unseres Presseberichtes.

Dies will nicht heissen, dass unsere Leser und die Redakteure der Zeitungen unserer Mitgliedsorganisationen fortan auf unsere Notizen verzichten müssen. Durch die Zusammenlegung des monatlich erscheinenden Mitteilungsblattes mit dem 14-täglichen Pressebericht zu einem zweimal im Monat erscheinenden I.T.F.-Organ bekommen sie unsere Notizen gedruckt; wir hoffen, dass die Redakteure diese Massnahme begrüssen und noch mehr als zuvor Artikel und Notizen unserem Organ entnehmen werden. Für Mitglieder der angeschlossenen Organisationen beträgt der Abonnementspreis des neuen Blattes hfl. 1.50 pro Jahr, für sonstige Bezieher hfl. 3.--.

Eisenbahner.

Der Lohnkonflikt auf den Eisenbahnen des Westbezirks der Vereinigten Staaten beendet. (ITF) Die Verbände der Zugführer und der Zugbegleiter haben ihre Streikdrohung nicht in die Tat umgesetzt, sondern sich mit der Lohnerhöhung um $6\frac{1}{2}\%$ ohne Abänderung der Zugbelastungsvorschriften zufriedengestellt. In einer Erklärung sagen die Verbände, dass sie sich mit dieser ungenügenden Aufbesserung zufriedenstellen, weil keine andere Verständigungsmöglichkeit gegeben ist und sie den Verkehr eines grossen Gebietes nicht stilllegen wollen. Um in Zukunft nicht mehr vor die Versuchung gestellt zu werden, Sicherheitsvorschriften gegen Lohnaufbesserungen preiszugeben, werden die beiden Verbände auf den Erlass gesetzlicher, einschränkender Vorschriften über die Zuglänge andringen.

Einführung des Achtstundentages auf den finnischen Staatsbahnen. (ITF) Im finnischen Parlament wird augenblicklich der Staatshaushalt beraten. In ihrem Bericht ersucht die Kommission für Verkehrswesen die Regierung, Massnahmen zu treffen für die Einführung des Achtstundentages auf den Staatsbahnen. Daraufhin beantragte die sozialdemokratische Fraktion, den vorgesehenen Lohnkredit für festangestelltes Personal um F.M. 4 104 300.-- zu erhöhen, um den Bestand an festangestellten Bediensteten zu erweitern. Der Antrag fand keine Mehrheit. Aber auch eine reaktionäre Entschliessung, in welcher die Kommission aufgefordert wurde, das Ersuchen an die Regierung zurückzuziehen, scheiterte bei der Abstimmung. Dadurch ist der Wille des Parlamentes zum Ausdruck gekommen und die Regierung mit der Einführung des Achtstundentages beauftragt worden.

Eine Zuwendung an das Personal der holländischen Staatsbahnen.

(ITF) Unter Berufung auf die guten Betriebsergebnisse des laufenden Jahres forderte der Verband der holländischen Eisenbahner eine einmalige Zuwendung in Höhe eines halben Monatsgehältes.

Die Verwaltung hat sich schliesslich bereit erklärt, etwas für das Personal zu tun, nicht weil sie sich verpflichtet sieht, ein begangenes Unrecht gutzumachen, sondern weil sie dem Personal wohlgesinnt ist. Die Forderung wurde schliesslich zur Hälfte erfüllt, sodass alle Bediensteten eine Sonderzulage von einem Wochenlohn, mindestens aber von 30 Gulden (RM.48.--) erhalten.

Der dreizehnte Monat der österreichischen Eisenbahner. (ITF) Die Organisation der österreichischen Eisenbahner hat im Laufe des Jahres besondere Zuwendungen erwirkt, die insgesamt fast ein Monatslohn ausmachen. Die erste Zuwendung wurde im August dieses Jahres errungen und betrug 30% des Monatslohns. Nunmehr ist für den 15. Dezember eine zweite Zuwendung in Höhe von 50% des Monatslohnes erzielt worden. Schliesslich wurden auf dem Verhandlungswege die im Januar 1929 fälligen Remunerationen für 1928 in Beträgen von 35 - 100 öst. Schilling festgesetzt, welche im Durchschnitt 20% des Monatslohns gleichkommen.

Betriebssicherheit und Arbeitsverhältnisse auf den französischen Bahnen. (ITF) Am 15. November schlug der Abgeordnete Margaine in der französischen Kammer vor, der Kommission der öffentlichen Arbeiten Untersuchungsgewalt zu geben und sie mit einer eingehenden Prüfung der Arbeitsbedingungen zu beauftragen.

Der Antrag wurde mit dem Hinweis darauf begründet, dass infolge einer Reihe Unfälle in der letzten Zeit eine Erregung in der öffentlichen Meinung Platz gegriffen hat. Es wurde ferner verwiesen auf die Entwicklung der Eisenbahntätigkeit, das Problem der geistigen und körperlichen Ermüdung, den Einfluss der ungünstigen Witterungsverhältnisse und auf die ansehnliche Anzahl Übertretungen des Arbeitszeitgesetzes. Nach Meinung des Antragstellers ist es Pflicht der Kammer, zu untersuchen, ob die von ihr erlassenen Gesetze noch den Anforderungen der Jetztzeit entsprechen.

Der Kongress der spanischen Eisenbahner. (ITF) Seit den revolutionären Ereignissen der Jahre 1908-1910 hatte in Barcelona keine gewerkschaftliche Tagung mehr stattgefunden. Von besonderer Bedeutung war es daher, dass der spanische Eisenbahnerverband diese Stadt für die Abhaltung seiner Generalversammlung auserlesen hatte. Die Tagung fand vom 26.-30. November statt und gestaltete sich zu einem nationalen Ereignis. Ein guter Informationsdienst sorgte dafür, dass etwa 400 Tageszeitungen sich mit dem Kongress beschäftigten.

Bidegaray, Vertreter der I.T.F. und der Föderation der französischen Eisenbahner, schildert die Arbeitsweise folgendermassen: "Jeden Tag, von 10-13 Uhr und von 15-19 Uhr, tagen die Kommissionen. Von 22-24.30 Uhr findet die öffentliche Vollversammlung statt. Über jeden Punkt der Tagesordnung setzen eingehende Diskussionen ein, die mit genau gehaltenen Entschliessungen als Richtlinien für die Tätigkeit des Exekutivkomitees endigen. Bei der geheimen Wahl des Vorstandes wurde der Generalsekretär Trifón Gómez einstimmig wiedergewählt."

Die Überreichung der I.T.F.-Fahne wurde zu einem feierlichen Moment, als Bidegaray erklärte, es sei das Symbol der Freundschaft und Solidarität von zwei Millionen organisierter Transportarbeiter.

Der spanische Gewerkschaftsbund war durch den Kollegen Caballero vertreten, der in einer unerschrockenen Rede den spanischen Verhältnissen und den Aufgaben der spanischen Gewerkschaftsbewegung auf den Grund ging. Angefeuert durch den Mut, den die Gewerkschaftsführer in einem Lande der Diktatur an den Tag legten, endete der Kongress in voller Begeisterung.

TRANSPORTARBEITER.

Neue Lohnregelung bei der Berliner Allgemeinen Omnibus A.-G. (ITF) Nachstehend die neuen Lohnsätze für das bei dieser Gesellschaft beschäftigte Personal:

	Für die Stunde	Fahrzu- lage	Ges.- Std.	Für den Lohn	Für ½ Tag (Arb- Zt. 8½ Std.)	Ges.- Std. Ne- beit	Einkom- men per Tag.	Gesamtein- kommen pro Woche
<u>1. Fahrer:</u>								
Einst.-Lohn	1,04	0,05	1,09	9,27	0,90	10,17	61,02	
nach 5 Dienst- jahren	1,12	0,05	1,17	9,95	1,00	10,95	65,70	
<u>2. Schaffner und Wagenschmierer im Tagesdienst.</u>								
Einst.-Lohn	--	--	0,94	7,99	0,85	8,84	53,04	
nach 5 Dienst- jahren	--	--	1,01	8,59	0,90	9,49	58,92	

Ferner wird eine Frauen- und Kinderzulage von 3 Pfg. pro Stunde und 27 Pfg. pro Tag gewährt. Das Abkommen gilt vom 1. Oktober 1928 bis 31. März 1929.

Kraftfahrerlöhne bei der Strassenbahn Bremerhaven-Wesermünde. (ITF)
Den bei diesem Unternehmen beschäftigten Chauffeuren wurde nach langwierigen Verhandlungen über Forderungen des ganzen Personals, nach ergangenem Schiedsspruch und Eingreifen des Arbeitsministeriums folgende Lohnsätze bewilligt:

Beim Eintritt nach dem 1. Januar 1928.

monatlich

Im 1. Jahre das Gehalt eines Strassenbahnführers		M. 178.05
	nach 5 Jahren	" 180.13
und vom 2. Jahre an das Höchstgehalt des Führers		" 180.13

Die Funktionszulage beträgt M. 15.--, die Familienzulage (für Frau und schulpflichtige Kinder bis zum vollendeten 15. Lebensjahr) je M. 6.24 monatlich.

Lohnbewegung der Wiener Speditionsarbeiter. (ITF) Der Freie Gewerkschaftsverband hat mit den Arbeitgebern des Speditions-gewerbes einen neuen Vertrag mit Wirkung ab 26. November 1928 abgeschlossen. Die neuen Wochenlöhne sind:

Für Magazinmeister und Chauffeure 66 Schilling 70 Groschen, für Speditions-kutscher und Speditionsarbeiter 66 Schilling, für Portiers, Tag- und Nachtwächter, Stallpersonal 63 Schilling 70 Groschen. Der Vertrag gilt ein Jahr, doch können vorher Lohnerhöhungen verlangt werden, wenn die Lebenshaltungskosten um insgesamt 5 % steigen. Die Speditionsarbeiter haben dem neuen Vertrag in einer Vollversammlung zugestimmt.

Streik der Taxameterfahrer bei der Yellow Cab Co. in Baltimore -V.S. (ITF) Einen erbitterten Kampf führen die "Yellow Cab"- ("Gelben Kraftdroschken")-Führer für die Anerkennung ihres Verbandes, Verbesserung ihrer Löhne und Verkürzung der Arbeitszeit. Sie sind dieserhalb in den Streik getreten und die Gesellschaft versuchte, Streikbrecher unter den Arbeitslosen und Universitätsstudenten heranzuholen; den Arbeitern gelang es aber durch Überredung und energisches Vorgehen, sie von den Strassen fernzuhalten.

In der Regel beträgt das Einkommen eines Droschkenführers bei 10stündiger täglicher Arbeitszeit \$ 17 bis \$ 25 pro Woche, wozu bis zu \$ 1 täglich Trinkgeld kommt. Die Gesellschaft bezahlt den Arbeitern 33% der Einnahmen, hat aber einer weniger als 10 Stunden täglich gearbeitet, so wird am Wochenende nur ein Satz von 27% ausbezahlt. Ferner waren die Führer gezwungen, den Betriebsstoff für ihre Wagen vielfach zu einem höheren als dem Marktpreis beim Arbeitgeber zu kaufen und für entstandene Schäden wurden sie ohne Feststellung des Schuldigen haftbar gemacht. Die Streikenden fordern nun 35% ihrer Einnahmen, Stellung des Betriebsstoffes, Ersatz etwaiger Schäden durch die Gesellschaft und Anerkennung ihrer neu gegründeten Organisation. Der Vorsitzende der Gesellschaft redete die Arbeiter mit "my boys" ("meine Jungens") an und versuchte, sie zur Wiederaufnahme der Arbeit zu bewegen. Später erklärte er sich bereit, sämtliche Forderungen, ausgenommen die der Anerkennung der Gewerkschaft, zu bewilligen. Die Streikenden erwiderten, sie seien bereit, gegen die alten Sätze zu arbeiten unter der Bedingung, dass der Verband anerkannt und die strittigen Punkte schiedsgerichtlich geregelt würden. Um den Geist der Kämpfenden zu unterminieren, schrieb der Vorsitzende den Frauen der Arbeiter u.a. folgendes: "Besprechen Sie diese Sache mit Ihrem Mann und ich hoffe, dass Sie dabei an all die Sorgen und Beschwerden denken werden, die Sie zu gewärtigen haben und die ich vor allem vermeiden möchte", worauf ihm eine antwortete und fragte, wie ihre Familie mit den \$ 17.52 auskommen soll, die ihr Mann in der vergangenen Woche verdient hat.

John Sindall, der Vorsitzende des Kraftfahrer-Verbandes erklärte, dass solange gestreikt werde, bis die Anerkennung der Organisation durchgesetzt ist.

Wiederherstellung der englischen Transport and General Workers' Union. (ITF) Der "Daily Herald" brachte dieser Tage einen sehr interessanten Bericht über eine mit dem Kollegen Ernst Bevin, Generalsekretär des englischen Transportarbeiter-Verbandes gepflogene Unterredung. Dieser führte folgendes aus:

"Der Verband hat sich seit dem letzten nationalen Arbeitskampf ganz beträchtlich erholt. Er hatte im Jahre 1925 in bezug auf den Mitgliederstand und die Einnahmen seinen Höhepunkt erreicht und diese Stellung wird er bald wieder eingeholt haben. Eine Industrie nach der anderen wird in Angriff genommen und durch den Abschluss von Vereinbarungen und die Festsetzung der Arbeitsbedingungen erfolgt eine stetige Konsolidierung des Mitgliederbestandes, eine Entwicklung, welche durch den Brauch, die Industriezweige durch regelmässige vierteljährliche und jährliche Gruppenversammlungen in den verschiedenen Industrien zur Geltung kommen zu lassen, sehr gefördert wird."

Ferner erinnerte er daran, dass bei dem nationalen Arbeitskampf im Jahre 1926 353 110 Mitglieder die Arbeit niedergelegt hatten. Er führte weiter aus: "Diese Zahl bedeutet die Verausgabung des ganzen Verbandsvermögens, die Flüssigmachung einer Reihe von Sicherheiten und die Inanspruchnahme von Krediten über andere Sicherheiten hinaus. Der Verband hat auch Gelder von der Streikkasse des Generalrats des Gewerkschaftsbundes geliehen..... Von einer anderen Quelle wurden ihm Darlehen in Höhe von £ 30 000 gewährt..... Das ist aber noch nicht alles. Ein glänzendes Beispiel internationaler Solidarität wurde nach dem nationalen Kampf auf dem Pariser Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation gegeben..... Die der I.T.F. angeschlossenen Verbände liehen £ 27 000 in 27 Minuten....."

Ausserdem hat der Verband, nachdem er praktisch für alle seine finanziellen Rückstände aufgekommen war, das Transport House und die Anwesen in Birmingham, prächtige Gebäude, fertiggestellt und aus den Einnahmen bezahlt. "Und jetzt" -- so fuhr Kollege Bevin fort .." haben wir uns, nachdem wir im Jahre 1927 am Ende unserer Mittel angelangt waren, stets in aufwärtssteigender Linie bewegt, sodass wir in den letzten zwei Vierteljahren die besten Einnahmen seit 1926 zu verzeichnen haben..... Ein ganz besonderes Merkmal in Verbindung mit dem Verband stellt die Bereitwilligkeit dar, mit welcher die Mitglieder, welche erwerbslos waren, bei Wiedererlangung von Beschäftigung darauf bestehen, eher ihre Rückstände ins reine zu bringen, als von neuem beizutreten. In der Tat kann gesagt werden, dass die grosse Mehrzahl der Mitglieder des Verbandes eine feste Mitgliedschaft ist."

Ein weiterer Erfolg der französischen Docker. (ITF) Dem in Bordeaux und vielen anderen französischen Häfen gegebenen Beispiel folgend, haben neuerdings auch die Hafendarbeiter von Le Havre versucht, ihre Arbeitsbedingungen zu verbessern. Eingangs Dezember wurde ein Schiedsspruch gefällt, der ab 15. Januar 1929 eine Erhöhung der Löhne von 36 auf 37.50 Franken täglich, und eine solche der Überstundensätze von 50 Centimes für die Stunde vorsah. Am 1. Dezember hätte ein Kollektivvertrag in diesem Sinne geschlossen werden sollen, im letzten Moment kam es aber zu Reibungen, sodass am 3. der Streik erklärt wurde. Nach wenigen Tagen, am 6. Dezember, endigte der Streik zugunsten der Arbeiter, indem sich der Arbeitgeberverband mit einer sofortigen Erhöhung des Lohnes auf 37.50 Franken täglich einverstanden erklärte.

Neuer Kollektivvertrag für das Strassenbahnpersonal von Hamilton-Canada. (ITF) Nach einem Schiedsspruch des Rates für die Eisenbahnen und Gemeindearbeiter von Ontario ist zwischen der amerikanischen Vereinigung des Personals der Strassen- und elektrischen Bahnen und der Strassenbahngesellschaft von Hamilton ein Kollektivvertrag abgeschlossen worden. Dieser Vertrag gilt bis 1. Mai 1929 und kann mit 30tägiger Frist gekündigt werden. U.a. sieht er folgende Arbeitsbedingungen vor:

Löhne der Führer und Schaffner: im ersten Jahr 42, im zweiten Jahr 46 und darnach 52 Dollarcent für die Stunde (Führer von Einmannwagen erhalten 5 Cents mehr); Arbeitszeit für Führer und Schaffner: mindestens 8, höchstens 9½ Stunden täglich nebst weiteren 10 Minuten für das Ein- und Ausfahren der Wagen, die

dem mit/gewöhnlichen Lohnsatze entschädigt werden; für Überstunden und Arbeit an gesetzlichen Feiertagen wird ein Zuschlag von 50% auf den gewöhnlichen Lohn, für Sonntagsarbeit, soweit sie keine Überarbeit ist, ein solcher von 7 cents für die Stunde gewährt; nach einjähriger Dienstzeit übernimmt die Gesellschaft die Hälfte der Anschaffungskosten für die Berufskleidung, nach zwei Dienstjahren den ganzen Betrag. Die Personalvereinigung unterbreitet etwaige Differenzen dem Dienstchef; wird keine Einigung erzielt, so kann die Sache vor den Generaldirektor gebracht werden.

Neue Löhne bei der Berliner Hochbahn.

Ab 1. Oktober gelten bei der Berliner Hochbahn folgende Lohnsätze:

I. Verkehrspersonal (bei 230 Stunden Arbeitszeit im Monat).

Bahnhoßscharnier: Anfangslohn M. 200.50, Höchstlohn M. 217.50 nach 14 Dienstjahren;

Zugbegleiter und Blockwärter: Anfangslohn 221.50, Höchstlohn 233.50 nach 12 Dienstjahren;

Zugprüfer, Zugfahrer, Bahnhofswarte und Weichensteller: Anfangslohn M. 255.60, Höchstlohn 259.60 nach 16 Dienstjahren.

II. Technisches Personal.

		Anfangslohn.	Pro Woche	Höchstlohn nach einem Jahr
<u>Handwerker:</u>	18 bis 21 Jahre	M. 46.08	"	M. 47.04
	21 bis 24 "	" 48.--	"	" 48.96
	über 21 "	" 50.40	"	" 52.80
<u>Ungelernte Arbeiter:</u>	18 bis 21 Jahre	" 38.40	"	" 39.36
	21 bis 24 "	" 40.32	"	" 41.28
	über 21 "	" 42.72	"	" 44.16

S e e l e u t e .

Erfolgreicher Streik der argentinischen Seeleute. (ITF) Infolge eines erfolgreichen 24tägigen Streiks hat die einst mächtige Argentinische Seeleuteföderation einen guten Teil des Einflusses und Ansehens, das sie durch den verhängnisvollen Streik im Jahre 1924 verloren hatte, wiedergewonnen. Als Sekretär des Rats für seemannische Angelegenheiten hat Kamerad Francisco J. Garcia seit einiger Zeit trotz beträchtlicher Opposition und innerer Streitigkeiten versucht, die engen Beziehungen wiederherzustellen, die früher zwischen der Argentinischen Seeleute-Föderation, welche die niedrigeren Chargen vertritt, und der Föderation der Offiziere in der Handelsflotte bestanden haben. Als Gegenoffensive versuchte die Schiffahrtsgesellschaft Mihanovich, welche praktisch die ganze argentinische Schiffahrt kontrolliert, selbst Personalverbände aufzurichten. Bei der zunehmenden Stärke der Seeleuteföderation bedeutete dies zweifellos, dass es eines Tages zu einem Zusammenstoß kommen wird. Der Funken zündete auch Ende September. Der Kapitän des Dampfers "Bruselas" musste sich in den Büros der Gesellschaft vorstellen, wo man von ihm verlangt hat, zu versprechen, dass er die Anweisungen des Personalverbandes der Gesellschaft befolgen werde. Auf seine Erwiderung, dass er nur seine eigene Organisation, die Kapitänsvereinigung anerkenne, wurde er entlassen. Der Rat für seemannische Angelegenheiten forderte darauf die gesamte Mannschaft des Schiffes zur Niederlegung der Arbeit auf. Die Gesellschaft gab nach und die Mannschaft kehrte auf ihre Posten zurück, nach einigen Tagen wurde aber der Kapitän wiederum entlassen, sodass die ganze Argentinische Seeleuteföderation sowie die Offiziersföderation (ausgenommen der Maschinistenverband) den Kampf für das Recht der beruflichen Vereinigung aufnahmen.

Die Schiffahrtsgesellschaft Mihanovich hat auch eine beträchtliche Anzahl Schiffe unter den Flaggen Uruguays und Paraguays fahren; die Seeleuteföderationen dieser beiden Länder haben sich mit der argentinischen Föderation solidarisch erklärt und mitgekämpft. Am 29. Oktober hat die Gesellschaft auf das Eingreifen des Präsidenten der Republik eingelenkt und folgende Zugeständnisse gemacht: 1.) Anerkennung des Koalitionsrechtes; 2.) Wiedereinstellung aller Arbeiter in ihre ursprüngliche Stellen (was die Entlassung aller Streikbrecher bedeutet); 3.) Beibehaltung der bestehenden Heuersätze und Arbeitsbedingungen.

Dies ist in Anbetracht der in der argentinischen Republik herrschenden Verhältnisse ein entscheidender Sieg, der wahrscheinlich weitgehende Folgen haben wird.