

PRESSEBERICHT

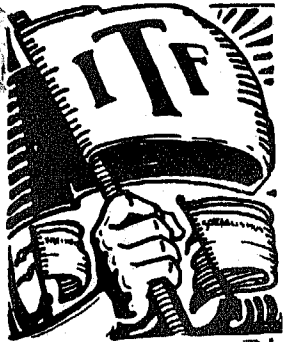
TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

No. 2

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

18. Januar 1930.

FERNSPRECHER 80186



Dieser Pressebericht erscheint in deutscher, englischer, französischer, schwedischer und spanischer Sprache, sowie in Esperanto.
MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

EISENBAHNER.

Mitspracherecht des Eisenbahnpersonals auf internationalem Gebiet. --
Internationale Konferenz der Eisenbahner in Verbindung mit einem
Kongresse der Unternehmer-Internationale.

(ITF) Vom 5. bis 15. Mai d. J. wird der Internationale Verein des Eisenbahnkongresses in Madrid tagen.

Im Hinblick auf die Tagesordnungspunkte dieses Kongresses, welche zu einem grossen Teil die Arbeitsbedingungen des Personals betreffen, hat die Eisenbahner-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation auf die Zeit vom 28. April bis 4. Mai d. J. ebenfalls nach Madrid eine öffentliche internationale Konferenz einberufen, wo das Personal zu den selben Gegenständen im Rahmen ihrer allgemeinen sozialen Bedeutung Stellung nehmen wird.

Auf dieser Konferenz werden folgende Referate gehalten:

Eisenbahn und Autobus von R. Bratschi, Parlamentsmitglied, Sekretär der schweizerischen Organisation des Eisenbahnpersonals und Mitglied des Verwaltungsrats der Schweizerischen Bundesbahnen.

Die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb von M. Bidégaray, Paris, Lokomotivführer, Vorstandsmitglied der französischen Organisation und Mitglied der Technischen Eisenbahn-Kommission.

Beteiligung des Personals am Gewinn von Lambert, Vorstandsmitglied der belgischen Organisation und Mitglied des Verwaltungsrats der belgischen Eisenbahnen.

Die Ausbildung der Eisenbahner von F. Scheffel, Mitglied des Reichstags, Vorsitzender der deutschen Organisation.

Die Rationalisierung im Eisenbahnbetrieb mit ihren Folgen für die Beamten von G. H. Walkden, Parlamentsmitglied, Sekretär des englischen Verbandes des Aufsichts- und Verwaltungspersonals.

Das Mitspracherecht von N. Nathans, Sekretär der Eisenbahner-Sektion der I.T.F.

Als Vorsitzender der Konferenz wird C. T. Cramp, Sekretär der englischen Organisation und Vorsitzender der I.T.F. amtieren.

Die Eisenbahnerorganisationen in den grössten Ländern Europas sowie eine Anzahl in kleineren Ländern haben dem Sekretariat der I.T.F. in Amsterdam bereits mitgeteilt, dass sie sich auf dieser Konferenz vertreten lassen.

Der Konflikt mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft. (ITF)
Das Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation hat als eine der Massnahmen zur Durchführung der internationalen Aktion, welche auf der Konferenz vom Oktober v. J. in Paris beschlossen wurde, an die in Frage kommenden Minister derjenigen Länder, wo die Internationale Schlafwagengesellschaft ihr Gewerbe betreibt, ein Schreiben gerichtet, um auf die Haltung der Direktion

dieses Unternehmens hinzuweisen, die sich weigert, national sowohl wie international mit den Gewerkschaften über die durchweg sehr schlechten Arbeitsbedingungen ihres Personals zu verhandeln und dadurch bewirkt, dass die Möglichkeit eines Konfliktes in den schärfsten Formen in greifbare Nähe rückt.

Die tschechoslowakischen Eisenbahner fordern 13 Monatslöhne im Jahre. (ITF) Die Verbände der Eisenbahner und der Staatsbediensteten der Tschechoslowakei sind mit dem System der alljährlich im Dezember festgesetzten Sondervergütung und Weihnachtsbeihilfen nicht zufrieden. Diese Sonderzulagen betrachtet die Eisenbahn als Entgelt für die stärkere Inanspruchnahme des Personals während der Herbstsaison. Die Organisationen fordern nun statt dieser von Jahr zu Jahr und von Kategorie zu Kategorie schwankenden Sonderzulagen die regelmäßige Auszahlung eines dreizehnten Monatslohnes.

Die Eisenbahnverwaltung hatte angekündigt, dass diese Zulagen im Jahre 1929 nicht gewährt würden. Dies veranlasste die Verbände, besonders auf die Bewilligung eines dreizehnten Monatslohnes zu drängen. Ganz unerwartet und ohne Anhören der Organisationen beschloss das Eisenbahnministerium die nachträgliche Auszahlung folgender Beihilfen für das Jahr 1929:

- 50 K^g. (6.15 RM) für Bahnunterhaltungs-, Betriebs- und Werkstättenarbeiter;
- 60 K^g. (7.40 RM) für Rangier- und Zugbegleitpersonal und Lokomotivheizer;
- 80 K^g. (9.90 RM) für Zugführer;
- 100 K^g. (12.35 RM) für Lokomotivführer, Autobusführer und Maschinenmeister.

Die Organisationen sind über das Verhalten des Eisenbahnministers aufgebracht, mehr aber noch über die Geringfügigkeit der Beträge. Sie streben nun danach, die Forderung auf einen 13. Monatslohn durchzusetzen und betrachten die bewilligten Beträge vorläufig als Vorschuss auf diese Forderung.

Lohnaufbesserung bei den holländischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Durch das System der Lohn- und Gehaltstabellen der holländischen Eisenbahner wird, im Gegensatz zu den in den meisten Ländern gebräuchlichen Systemen nicht der Mindestlohn durch eine Zulage an teureren Wohnorten ergänzt, sondern der Höchstlohn an billigen Wohnorten gekürzt. Diese Kürzungen betragen bei

15119	Bediensteten in Ortsklasse	I	0%	seit 1921
17272	"	II	4%	" "
3568	"	III	8%	" "
3558	"	IV	12%	" 1925
316	"	IV	16%	" 1921.

Seit Jahren erstrebten die Organisationen eine Verminderung dieser Prozentsätze. 1925 gelang es, den Abzug für die vor 1921 eingestellten Bediensteten in der vierten Ortsklasse von 16 auf 12 zu vermindern. Nunmehr sind die Anstrengungen der Organisationen von einem durchschlagenden Erfolg gekrönt worden. Eine paritätische Kommission schlägt der Direktion und den Verbänden vor, die Abzüge herabzusetzen auf 3, 6 und 9%. Der Vorschlag bedeutet eine Erhöhung von 351 000 Gulden (590 000 RM) für die Ortsklasse II, von 143 000 Gulden (240 000 RM) für die Ortsklasse III und von 228 000 Gulden (375 000 RM) für die Lohnklasse IV. Durch die mit der Erhöhung der Löhne einhergehende Erhöhung der Prämien, Gratifikationen und Pensionsbeiträge wird der erforderliche Mehrbetrag auf 800 000 Gulden (1 350 000 RM) jährlich abgerundet.

Es ist anzunehmen, dass die Verwaltungsvertreter in der paritätischen Kommission darauf im Einverständnis mit der Direktion gehandelt haben, sodass die Zustimmung der Verwaltung zu dem Vorschlage sozusagen sicher ist. Ein gemeinsamer Kongress der Organisationen muss zu dem Vorschlage noch Stellung nehmen. Die Zustimmung der freigewerkschaftlichen Organisation zu dem Vorschlage liegt bereits vor.

Abbruch der Tarifvertragsverhandlungen bei der deutschen Reichsbahn. (ITF) Anfang des Jahres vereinbarten die deutschen Eisenbahnergewerkschaften mit der Reichsbahn folgendes:

"Die am Lohnvertrag beteiligten Vertragsparteien kommen überein, über Gegenstände des Lohnvertrags, deren Änderung oder Ergänzung sie als notwendig oder zweckmässig erachten, zu verhandeln, ohne dass der Lohnvertrag gekündigt ist.... Wird bei diesen Verhandlungen keine Einigung erzielt, so gelten die Bestimmungen des zur Zeit geltenden Lohnvertrags weiter."

Die Verhandlungen begannen im Juni 1927 und wurden im Laufe des Jahres 1928 in vier Terminen fortgesetzt. Zu Beginn des Jahres 1929 blieb die Reichsbahn weiteren Verhandlungen fern. In der Folge verschanzte sie sich hinter die Lohnbewegung vom März-April 1929 und hinter das Zustandekommen des Young-Planes, um weitere Verhandlungen auf die lange Bank zu schieben.

Schliesslich wurden die Verhandlungen am 9. Dezember 1929 wieder aufgenommen. Die Reichsbahn unterbreitete einen Vertragsentwurf, der früher gemachte Zugeständnisse unberücksichtigt liess und auf eine Reihe Verschlechterungen am jetzigen Verträge abzielte. Obendrein erklärten die Verwaltungsvertreter, dass von dem Entwurf nicht wesentlich abgewichen werden könne.

Angesichts einer solch schroffen Stellungnahme sahen sich die Organisationen gezwungen, an dem bisherigen Tarifvertrag mit seinen Mängeln und Unklarheiten festzuhalten und brachen kurz vor Weihnachten die Verhandlungen ab.

Personalkommissionswahlen bei den schweizerischen Bundesbahnen.

(ITF) Bei den soeben stattgefundenen Wahlen für die Personalkommissionen der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen erhielt der freigewerkschaftliche schweizerische Eisenbahnerverband 49 Mandate; die Christlichsozialen kamen auf 3 Mandate. Bei den Wahlen für die paritätische Kommission des Beamtengesetzes gab es im Wahlkreis der schweizerischen Bundesbahnen eine stille Wahl. Gewählt sind alle Vertreter des schweizerischen Eisenbahnerverbandes. Die Christlichsozialen wagten hier nicht, in den Wahlkampf zu treten.

Eisenbahnerstreik in Mexiko. (ITF) Nachdem sich die Direktion der Mexikanischen Eisenbahngesellschaft geweigert hatte, einen Kollektivvertrag abzuschliessen und in verschiedene andere Forderungen einzuwilligen, haben die 3500 Bediensteten am 6. Dezember einen Streik erklärt. Von diesem Tage ab bis zum 19. verkehrte kein Zug zwischen Vera Cruz und der Hauptstadt. Die Streitsache wurde schliesslich dem Präsidenten der Republik zur Schlichtung unterbreitet, nach dessen Spruch die Eisenbahngesellschaft gezwungen wurde, innerhalb 45 Tagen einen Kollektivvertrag zu unterzeichnen, den Lohn für die Streiktage auszuzahlen, die Bediensteten nach ihrem Dienstalter zu befördern, gewisse neue Stellen zu schaffen, welche die Gesellschaft für unnötig hielt und die Verbandsbeiträge aller Bediensteten vom Lohn abzuziehen und der Gewerkschaft zuzuführen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Kampf der Berliner Kraftdroschkenführer um die Lohnsicherung durch Festlegung eines Garantielohns. (ITF) Anfang 1929 ist es der Berliner Bezirksverwaltung für die Kraftfahrer im Deutschen Verkehrsband zum ersten Mal gelungen, für die Berliner Kraftdroschkenführer einen Garantielohn von M 8.-- pro Schicht tariflich zu vereinbaren. Vorher wurde nur ein Grundlohn von M. 2.50 im Tag und ein Prozentsatz der Einnahme bezahlt. Wegen des genannten Garantielohnes haben nun die Berliner Kraftdroschkenbesitzer den Lohnvertrag auf 31. Dezember 1929 gekündigt. Es waren bereits Verhandlungen über den Neuabschluss des Lohn- und Manteltarifvertrages im Gange, als die Unternehmer mit ihren Abbauwünschen kamen und dies musste natürlich zu einem Misslingen der Verhandlungen führen. Die Streitsache kam vor den Schlichtungsausschuss, der nun einen Spruch fällte, wonach jeder Führer in Zukunft einen Anteil an der Bruttoeinnahme von $33 \frac{1}{3}$ Prozent (bisher 25 Prozent und einen Festlohn von 2,50 Mark) je Schicht erhalten soll. In dem Schiedsspruch ist ferner bestimmt, dass die Chauffeure, die in einer Schicht für jeden gefahrenen Kilometer eine Bruttoeinnahme von 28 Pf. erzielen, noch einen Zuschlag von 1 Mark je Schicht soll nur dann noch gezahlt werden, wenn im Durchschnitt eines Monats eine Bruttoeinnahme von 20 Mark je Schicht und für jeden gefahrenen Kilometer 25 Pfennig erzielt wurde.

Im Schiedsspruch sind geringe Verbesserungen der Kündigungsbestimmungen vorgesehen, doch diese wiegen die Verschlechterungen nicht im entferntesten auf. In einer am Abend des 14. Januar abgehaltenen Versammlung der organisierten Berliner Kraftdroschkenführer kam eine starke Erbitterung über den Schiedsspruch zum Ausdruck; der Spruch wurde dann auch einstimmig abgelehnt, und die Branchenleitung aufgefordert, die nötigen Schritte zu unternehmen, um ihre Forderungen (Erhöhung des täglichen Festlohnes von 2,50 auf 4 Mark und die Beibehaltung des Garantielohnes von 8 Mark je Schicht) durchzusetzen.

Proteststreik der Pariser Kraftdroschkenführer. (ITF) Die französischen Tageszeitungen wissen von einem am 10. Januar von der unitarischen (kommunistischen) Gewerkschaft der Pariser Kraftdroschkenführer erklärten 24stündigen Generalstreik zu berichten. Der Streik richtete sich hauptsächlich gegen die Erhöhung der Parktarife von 10 auf 14 Franken täglich (vor dem Kriege ein Frank). Die Chauffeure sollten zwei Franken beisteuern. Diese Forderung haben die Gesellschaften fallen lassen, dagegen aber beschlossen, für eine Büchse Brennstoff 25 Centimes mehr, d. s. beim täglichen Durchschnittsverbrauch fr. 1,95 Mehrausgaben, zu verlangen. (Wir kommen auf diese Aktion in der nächsten Nummer der I.T.F. zurück).

Chauffeurstreik in Buenos Aires. (ITF) Am 13. November sind die Lastkraftwagenführer bei der Lacroze Untergrundbahn von Buenos Aires zwecks Wiedereinstellung zweier Fahrer, welche an einem Proteststreik am 17. Oktober teilgenommen hatten, in den Streik getreten. Die Gesellschaft musste angesichts der geschlossenen Front der Führer nachgeben, und die Arbeit wurde unter folgenden Bedingungen wieder aufgenommen:

1. Anerkennung der Kraftfahrer-Föderation;
2. Wiedereinstellung aller entlassenen Chauffeure in ihre alte Arbeitsstelle;
3. Sofortige Entlassung aller Arbeiter, welche die Stellen der entlassenen Chauffeure eingenommen hatten.
4. Entlassung von drei anderen Fahrern, welche als Verräter an der Sache der Proletarier betrachtet wurden;
5. Keine Massregelungen;
6. Mindestlohn von 10 Pesos täglich für Führer schwerer und 8 Pesos für Führer leichter Kraftwagen.

Vorladung von Bediensteten der Kleinbahngesellschaft Belgiens vor das Antwerpener Gewerbegericht. (ITF) Am 8. Dezember hat das Personal der Provinz Antwerpen der Landesgesellschaft der Kleinbahnen die Arbeit 24 Stunden lang niedergelegt, um gegen die unzureichenden Löhne zu protestieren. Die Vertreter des belgischen Landesverbandes der Strassen- und Kleinbahner verlangten ab dem Monat Oktober vorigen Jahres eine allgemeine Erhöhung für das ganze Personal. Die ablehnende Antwort der Direktion erregte unter dem Personal grosse Unzufriedenheit. Im November fanden zahlreiche Versammlungen statt und das Personal beauftragte den Vorstand seiner Gewerkschaft, bei der Direktion noch einen letzten Versuch zu machen und ihr ferner zu erklären, dass wenn dem Personal bis 1. Dezember keine Genugtuung geworden sei, es am 8. Dezember die Arbeit auf 24 Stunden niederlegen würde. Da die Gesellschaft nur eine Aufbesserung von zwei Franken für das Personal von Gross-Antwerpen und von einem Franken für das Provinzpersonal angeboten hatte -- die Organisation verlangte für das ganze Personal 3 Franken -- kam es am Sonntag, den 8. Dezember zum Streik. Die Beteiligung an der Bewegung war allgemein; in der ganzen Provinz fuhr keine einzige Strassen- oder Kleinbahn. Die Gesellschaft beantwortete dies indem sie Mitglieder des Landesverbandes, welche an der eintägigen Arbeitseinstellung beteiligt waren, vor das Gewerbegericht in Antwerpen laden liess. Die Organisation hat beschlossen, die Verteidigungskosten für alle vor das Gewerbegericht geladenen Kollegen zu übernehmen, die ihr die gerichtliche Vorladung abergeben.

Die I. F. F. und der Hafentarbeiterschutz. (ITF) Über ein halbes Jahr ist vergangen, seit das Internationale Übereinkommen zum Schutze der Hafentarbeiter von der Internationalen Arbeitskonferenz, hauptsächlich auf Veranlassung der I. F. F. und ihrer angeschlossenen Hafentarbeiterverbände, angenommen wurde. Nach den in Frage kommenden Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages sind die Mitgliedsstaaten der Internationalen Arbeitsorganisation verpflichtet, innerhalb eines Jahres nach Schluss der Konferenz, welche ein derartiges Übereinkommen angenommen hat, den gesetzgebenden Körperschaften ihres Landes zur Ratifikation zu unterbreiten. Dies bedeutet, dass das Übereinkommen zum Schutze der Hafentarbeiter vor dem 21. Juni d. J., den verschiedenen Parlamenten zur Ratifikation unterbreitet werden sollte. Die I. F. F. hat jetzt ein Rundschreiben ausgeschiedt, um sich über die diesbezüglichen Verhältnisse in den verschiedenen Ländern zu wergewissern und die angeschlossenen Verbände aufzufordern, energisch dahin zu wirken, dass das Übereinkommen ordnungsgemäss vor dem angegebenen Datum dem Parlament unterbreitet wird und ferner, dass das Parlament dasselbe ordnungsgemäss ratifiziert und Massnahmen für die Verankerung seiner Bestimmungen in der Landesgesetzgebung trifft.

Die Tarifverträge für die dänischen Seeleute. (ITF) Eine Abstimmung unter den Mitgliedern des dänischen Seemannsverbandes über die Kündigung des Tarifvertrages ergab eine Mehrheit von 80% für die Kündigung. Die Organisation fordert hauptsächlich die Einschränkung der Arbeitszeit. Sie verlangt ferner eigene Arbeitsnachweisstellen wie sie bereits für Heizer bestehen. Der Vertrag läuft am 1. April ab. Es ist mit der Möglichkeit eines Konfliktes zu rechnen.

Der dänische Heizerverband in Dänemark hat unter seinen Mitgliedern ebenfalls über die Verlängerung des Tarifvertrages abstimmen lassen. Der Vorstand war für eine Verlängerung und die Abstimmung ergab eine Mehrheit für den Vorschlag des Vorstandes. Der Vertrag wurde daraufhin verlängert.

Die Organisation beabsichtigt, mit den Reedern über gewisse Bedingungen, die nicht in direktem Zusammenhange mit den im Kollektivvertrag festgelegten Arbeitsbedingungen stehen, zu verhandeln.

Neuer Tarifvertrag in Schweden. (ITF) Der schwedische Seemannsverband hat mit der Reeder-Vereinigung der Seen Vener und Vetter für die Mannschaften auf den Segelschiffen und Segelschiffen mit Hilfsmotoren einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen. Nach den Bestimmungen des neuen Vertrages wird der Bemannung auf Fahrzeugen von über 40 NRT eine Heueraufbesserung von 5 bis 10 Kronen monatlich gewährt, während für die Fahrzeuge mit weniger als 40 Tonnen eine Heuerverminderung akzeptiert werden musste. Es ist aber möglich gewesen, Verbesserungen in den Bestimmungen über das Krankengeld und das Anmusterungsverfahren durchzusetzen. Der auf zwei Jahre gültige Vertrag, unter den ca. 250 Mann fallen, ist am 1. Januar 1930 in Kraft getreten.

Verhandlungen mit den norwegischen Reedern. (ITF) Im letzten Pressebericht haben wir mitgeteilt, dass die norwegischen Seeleute den Tarifvertrag für die grosse Fahrt aufgekündigt haben. Am 20. Januar sollen nun nach einer beim Sekretariat eingegangenen Nachricht Verhandlungen über den neuen Vertrag stattfinden. Der bisherige Vertrag läuft am 31. Januar ab.

Jubiläum des "Sjömannen", Organ des schwedischen Seemannsverbandes. (ITF) Mit der Dezemberrnummer 1929 hat das Organ der schwedischen Seeleute, "Sjömannen", seinen 15. Jahrgang abgeschlossen. In den vergangenen 15 Jahren hat die Zeitung unter den schwedischen Seeleuten, die allen Grund haben, mit ihr zufrieden zu sein, wertvolle Arbeit getan. Die Schriftleitung verfolgt aufmerksam alle aktuellen politischen und gewerkschaftlichen Fragen. Sie befasst sich auch mit der Bildung der Mitglieder und veröffentlicht ferner in jeder Nummer eine oder zwei Novellen. Es gibt wohl wenig Organe, die so gern gelesen werden wie "Sjömannen", -- das beste Lob, das man einem Verbandsblatte spenden kann. Am Anfange des zweiten 15jährigen Zeitabschnittes übermittelt die I. F. F. der Redaktion und der Organisation ihre Glückwünsche mit dem gleichzeitigen Wunsche, dass "Sjömannen" auch weiterhin seinen Ehrenplatz unter den Seemannsorganen einnehmen möge.