



# PRESSEBERICHT

98

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 20

Amsterdam, den 11. Oktober 1926.

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

## BERICHTIGUNG.

Der vorige Pressebericht (Bericht über den Pariser Kongress der I.T.F.) ist irrtümlicherweise nicht nummeriert worden. Die Nummer ist 19, das Datum des Erscheinens 25. September 1926.)

## Neu - Anschlüsse.

Der Verband der polnischen Kraftfahrer hat sich am 1. Oktober der I.T.F. angeschlossen. Er zählt 1837 Mitglieder.

Ferner haben der britisch-indische Seemanns-Verband, sowie der Seemannsverband von Bengal, welche 30.000 bzw. 20.000 Mitglieder umfassen, ihren Beitritt zur I.T.F. erklärt.

## Eisenbahner.

Der Pariser Kongress hat noch am 1. Kongresstage eine Resolution angenommen, in der die britisch-indische Regierung aufgefordert wird, eine Untersuchung über die Lage der britisch-indischen Eisenbahner und deren rechtliche Stellung zu veranstalten und die uneingeschränkte Koalitionsfreiheit zu gewähren.

Eisenbahnunfälle in Grossbritannien. (ITF) Aus dem vor kurzem vom englischen Verkehrsministerium veröffentlichten Bericht über die Eisenbahnunfälle im Jahre 1925 geht hervor, dass vom Personal 288 Personen infolge eines Unfalls getötet und 21 216 Personen verletzt wurden. Die Arbeiter im Bahnunterhaltungsdienst weisen die grösste Anzahl Unfälle auf. Im Jahre 1925 wurden von dieser Arbeitergruppe 57 Personen getötet und 89 Personen verletzt; im Jahre 1924 waren es 50 bzw. 142 Personen.

Was die reaktionären Elemente vom Verwaltungsrat der belgischen Eisenbahn-Gesellschaft fordern. (ITF) Kaum ist der Verwaltungsrat der neugegründeten nationalen Gesellschaft der belgischen Eisenbahn eingesetzt worden, so treten bereits die reaktionären Elemente an sie heran. Das industrielle Zentralkomitee, die nationale Organisation der belgischen Arbeitgeber, hat einen ausführlichen Bericht ausgearbeitet über die Politik, die seiner Ansicht nach der Verwaltungsrat zu folgen hat, sowohl in bezug auf die Ausbeutung der Eisenbahnen wie mit Rücksicht auf seine Haltung gegenüber dem Personal. Das Komitee wendet sich vor allem gegen die Anwendung des 8-Stundentages, wodurch zwar nicht die effektive Arbeitszeit, aber doch die Dienstbereitschaft verkürzt wird, was nach seiner Meinung einem Missbrauch gleichkommt. Indem er auf den Personalabbau in anderen Ländern Europas hinweist, fordert der Bericht die Entlassung von 32 % der Eisenbahnarbeiter und 22 % der Angestellten und Beamten. Weil das industrielle Zentralkomitee Vertreter im Verwaltungsrat der Eisenbahn hat, kann man sich wohl denken, welche Haltung diese reaktionären Mitglieder im Verwaltungsrat einnehmen werden.

Forderungen der provisorischen Arbeiter bei den tschechoslowakischen Eisenbahnen. (ITF) Auf Initiative der der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahner-Organisation UNIE wurde eine Konferenz einberufen mit dem Zweck, die Lage der provisorischen Arbeiter zu besprechen. Es gibt in der Tschechoslowakei eine verhältnismässig grosse Anzahl von provisorischen Arbeitern, deren Arbeitsbedingungen nicht den Dienstvorschriften entsprechen. Die Verwaltung hat in letzter Zeit diesen Zustand missbraucht und von diesen Arbeitern Arbeiten vorrichten lassen, die nach den Bestimmungen den festangestellten Bediensteten obliegen. Die Konferenz nahm einstimmig eine Resolution an, in der ohne weiteres die Aufhebung des Standes der provisorischen Arbeiter gefordert wird. Für zeitweilige Arbeiten wird die Anstellung von Saisonarbeitern empfohlen, die aufgrund der in der Privatindustrie bestehenden Kollektivverträge zu entlohnen sind. Handelt es sich um solche Arbeiten, die ununterbrochen während eines Jahres ausgeführt werden müssen, so muss eine Normalisierung herbeigeführt werden, sodass die betreffenden Bediensteten unter ein Dienstreglement fallen, das nicht zum Gesetz betreffend die Arbeitsbedingungen des gesamten Personals im Widerspruch steht.

Ein Wahlsieg des österreichischen Eisenbahnerverbandes. (ITF)

Am 14., 15. und 16. September haben in Österreich die Wahlen für die Personalvertretung bei den Eisenbahnen stattgefunden. Das Resultat bedeutet einen unbestreitbaren Sieg für den der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahnerverband. Nach den offiziellen Angaben war das Resultat der Wahlen in die Vertrauensmänner-Ausschüsse wie folgt:

	Eisenbahner- verband		Nationalistische Organisation		Christliche Organisation	
	Stimmen- anzahl	%- Satz	Stimmen- anzahl	%- Satz	Stimmen- anzahl	%- Satz
Vorwaltungsdienst	1338	29.01	2536	54.98	624	13.52
Bahnhofsdienst	19547	70.58	6362	22.97	1436	5.18
Zugdienst	6942	82.69	1005	11.83	331	3.70
Bahnorhaltungsdienst	16395	81.03	1918	9.47	1679	8.29
Werkstattendienst	9050	83.77	1072	9.92	517	4.78
Zugförderungs- dienst	15200	87.22	1593	8.86	482	2.68

Mandate

Von den 60 Mandaten erhielt der Eisenbahnerverband 49 (an Stelle von 48), die nationalistische Organisation 9 (an Stelle von 10), die christliche Organisation behielt ihre 2 Mandate.

Was die Wahlen für den Zentral-Vertrauensmänner-Ausschuss betrifft, stellt es sich heraus, dass, im Vergleich mit dem Jahre 1925, der freigewerkschaftliche Verband die grössten Fortschritte gemacht hat.

	1923.	1926.	
Anzahl Wähler	87.878	92.573	(Zum ersten Mal nahm das Personal der Süd-Ostbahn an der Wahl teil)
Wahlbeteiligung	82.035	89.151	
Gestimmt haben für:			
den Eisenbahnerverband	61.921	68.472	
die nationalist. Organ.	14.981	14.486	
" christlichen "	4.257	5.069	

Die Mandatverteilung ist dieselbe geblieben: der Eisenbahnerverband erhält 14, die nationalistische Organisation 5 und die christliche Organisation 1 Mandat.



Transportarbeiter.

Streik der Hafendarbeiter in Hamburg. (ITF) Dieser Konflikt entstand, weil die Arbeitgeber, der Hamburger Hafenbetriebsverein, den Tarifvertrag gekündigt und eine Lohnerabsetzung von 10% beantragt hatten. Die Arbeiterorganisationen begegneten diesem Vorschlag, wozu überhaupt keine Veranlassung vorlag, mit einer Forderung auf 20% Lohnerhöhung. Nachdem es sich herausstellte, dass die Schlichtungsversuche wegen der hartnäckigen Haltung der Arbeitgeber misslingen würden, weil diese nicht bereit waren, irgendwelche Zugeständnisse zu machen, schickte der Reichsarbeitsminister einen seiner hohen Beamten nach Hamburg. Nach fruchtlosen Verhandlungen wurde am 29. September ein Schiedsspruch gefällt. Dieser schrieb keine Erhöhung der Grundlöhne vor, wohl aber eine Erhöhung des Lohnaufschlages für die dritte Schicht (Nachtschicht) von 15 auf 20%. Derselbe gilt auch für die Sonntags- und Feiertagsschicht. Neu hinzugekommen ist die Bestimmung, dass einem Arbeiter, der in demselben Betrieb an einem Tage zu mehr als einer Schicht herangezogen wird, die Uberschichten mit einem weiteren Aufschlag von 20% vergütet werden. Nachdem der Lohnkommission des Verkehrsbundes, sowie vom Zentralverband der Maschinisten und Heizer ferner vom Hafenbetriebsverein abgelehnt wurde, erklärte der Reichsarbeitsminister den Schiedsspruch für verbindlich, was nach dem bestehenden Gesetz die Gewerkschaften der Möglichkeit beraubt, einen Streik zu erklären. Der Schiedsspruch des Schlichters vom 24. September 1926 wurde durch Urabstimmung unter den Hafendarbeitern abgelehnt. Das Einschreiten des Reichsarbeitsministers und seine Rechtsverbindlichkeit. Erklärung des Schiedsspruches nahm den Organisationen die Möglichkeit, den Streikbeschluss durchzuführen. Aber die Erregung unter den Hamburger Hafendarbeitern war so gross, dass sie dessenungeachtet am 1. Oktober in den Streik traten. Am 4. Oktober wurde nach Intervention des Hafenbetriebsrates eine Urabstimmung unter den Streikenden veranstaltet, die zwar eine grosse Mehrheit zugunsten der Fortsetzung des Streikes zeitigte, nicht aber die erforderliche 3/4-Mehrheit erreichte. /Schiedsspruch von der/

Beendigung der Aussperrung im Dünkirchener Hafen. (ITF) Am 29. September haben die ausgesperrten Dünkirchener Hafendarbeiter bei geheimer Urabstimmung mit 1312 gegen 795 Stimmen die Wiederaufnahme der Arbeit beschlossen. Der neue Tarifvertrag ist für ein Jahr abgeschlossen worden und sieht eine Erhöhung des Taglohnes von 37 auf 43 Franken vor. Es wird eine paritätische Kommission eingesetzt, welche die Ausführung der tarifvertraglichen Bestimmungen zu überwachen hat. Die Arbeitgeber haben jedoch einige Vorbehalte gemacht hinsichtlich der Zusammensetzung der Schicht<sup>n</sup>. (Wir hoffen in unserem Mitteilungsblatt einen offiziellen Bericht über den Verlauf und das Ergebnis des Konfliktes zu veröffentlichen).

Streik im Londoner Hafen. (ITF) Vor Ausbruch des Generalstreiks war es den Vertretern der Hafendarbeiter-Gewerkschaft gestattet, die Arbeitsplätze zu betreten und zu kontrollieren, ob die Sicherheitsvorschriften in bezug auf die Löschung und Ladung von Schiffen eingehalten werden. Nach Abbruch des Generalstreiks bestimmten die Arbeitgeber, dass dazu eine besondere Erlaubnis notwendig sei. Am 4. Oktober ist ein wilder Streik ausgebrochen, welcher bald ungefähr 2000 Mann umfasste; und zwar vornehmlich in den Tilbury Docks, nachdem bekannt wurde, dass es einem Gewerkschafts - Angestellten verboten worden war, sich nach den Arbeitsplätzen zu begeben. Nachdem die Gewerkschaft bei den in Betracht kommenden Schifffahrtsgesellschaften und bei der Hafenbehörde vorgesprochen hatte, die eine Besprechung der Angelegenheit in Aussicht stellte empfahl die Gewerkschaft den Streikenden, die Arbeit wieder aufzunehmen, was am folgenden Morgen geschah.

S e e l e u t e .

Norwegen.- Boykottierung der Schiffe der Reederei Wilhelm Wilhelmsen. (ITF) Weil die Reederei Wilhelm Wilhelmsen die Heuer beträchtlich herabsetzte, was zur Folge hätte, dass diese weit unter diejenigen sinken würden, welche durch Tarifvertrag für die Gross-Schiffahrt festgesetzt sind, beschloss der norwegische Verband der Matrosen und Heizer, die Schiffe dieser Reederei zu blockieren. Die der I.T.F. angeschlossenen deutschen, belgischen und holländischen Transportarbeiterorganisationen sind gebeten worden, Massnahmen zu treffen, um diesen Boykott wirksam zu unterstützen.

Frankreich.- Löhne des Schleppschiffpersonals in Rouen. (ITF) Dank der Aktion der französischen Seeleute-Föderation, sind die Löhne für die Bemannung der Schleppschiffe im Hafen von Rouen wie folgt festgesetzt worden:

Kategorie	! Monats- ! lohn	! Zuschlag für ! Beköstigung	! Ueberarbeit ! pro Stunde	! Familien- ! zuschlag
Heizer	! 495 Fr.!	! 9 Fr.	! 2.75 Fr.	! wird direkt
Matrose	! 465 " !	! 9 "	! 2.50 "	! mit dem Per-
Leichtmatrose	! 235 " !	! 9 "	! 1.35 "	! sonal gere-
Jungmann	! 170 " !	! 9 "	! 1.- "	! gelt.

Frankreich.- Löhne der Fischer in Marseille. (ITF) Zwischen der Seeleute-Föderation, Abteilung Fischer, und den Trawler-Reedereien von Marseille, Martigues und Port-de Bouc ist ein Kollektivvertrag abgeschlossen worden, der folgende Mindestlöhne pro Monat vorsieht:

Charge	! Grundge- ! halt	! Anteil am Netto- ! Erlös	! Mindest-Garantie- ! lohn
Kapitäne	! 250 Fr.	! 40 Procille	! 800 Fr.
Maschinisten	! 400 "	! 25 "	! 800 "
Heizer	! 550 "	! 10 "	! 700 "
Matrosen	! 450 "	! 10 "	! 650 "

Ferner wird monatlich per Trawler eine Lebensmittelvergütung in Höhe von 630 Fr. gewährt; täglich muss eine Ruhepause von 8 Stunden eintreten, während das Schiff nicht länger als 24 Stunden auf See bleiben darf.

Der wöchentliche Ruhetag soll auf das ganze Personal Anwendung finden, und soweit möglich im Hafen gewährt werden, wenn das Schiff infolge schlechter Witterung denselben nicht verlassen kann.