



PRESSEBERICHT

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

No.10.

Amsterdam, den 8.Mai 1933.

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE,
SOWIE IN ESPERANTO

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

Eisenbahner.

Die Forderungen der jugoslawischen Eisenbahner.(ITF) Am 23. April hat in Zagreb eine Delegiertenkonferenz des jugoslawischen Vereinigten Eisenbahnerverbandes, Mitglied der I.T.F., folgende Forderungen aufgestellt:

- Schaffung einer schiedsgerichtlichen Einrichtung zur Beilegung von Streitfällen zwischen dem Personal und dem Eisenbahnministerium;
- Beiziehung von Vertretern der Freien Gewerkschaften bei der Ausarbeitung von Gesetzen und Regulativentwürfen, welche die Rechte der Arbeitnehmer berühren;
- Arbeitslosenzwangversicherung;
- Festsetzung eines garantierten Mindestlohnes;
- Strikte Anwendung der bestehenden sozialpolitischen Gesetze;
- Vollkommene Autonomie der Eisenbahner-Krankenkasse;
- Einzahlung der schuldigen Beiträge (53 Millionen Dinar) für die Eisenbahner-Krankenkasse durch das Eisenbahnministerium;
- Restlose Anerkennung des Koalitionsrechtes;
- Anerkennung der Statuten des Vereinigten Eisenbahnerverbandes;
- Strenge Einhaltung des Achtsturentages und Bezahlung aller Ueberstunden.

Die Folgen der "Zusammenarbeit" zwischen der Canadian National und der Canadian Pacific.(ITF) Die für die Canadian Pacific und die Canadian National vorgesehene "Zusammenarbeit" hat zur Folge, dass 40 000 Eisenbahner brotlos worden. Der Arbeitsminister hat die Einführung eines Erwerbslosen-Versicherungssystems in Aussicht gestellt, sobald "die Zeiten besser werden". Bis dahin können alle diese Leute durch Hunger und Entbehrung umkommen, dank dieser wohlthätigen Zusammenarbeit aber wird der Dividendenapparat weiter funktionieren können.

Die Kurzarbeit bei den polnischen Staatsbahnen.(ITF) Für die Probe- und Zeitarbeiter bei den polnischen Staatsbahnen sind folgende Reicherschichten eingeführt worden:

- Streckendienst: 2 - 3 Tage pro Woche;
- Bahnhofsdienst: 3 - 5 Tage pro Monat;
- Handelsdienst und Zollagenturen: 3 - 5 Tage im Monat;
- Schaffner- und Lokomotivdienst: 4 - 10 Tage pro Monat;
- Haupt- und Hilfswerkstattendienst: 4 - 5 Tage im Monat;
- Lokomotivwerkstattendienst: 4 - 5 Tage im Monat;
- Elektrotechnischer Dienst: 3 - 5 Tage im Monat;
- Verschiedene Dienstabteilungen bei den Schmalspurbahnen: 5 - 7 Tage im Monat.

Löhne bei der portugiesischen Eisenbahngesellschaft.(ITF) pro Monat

Abteilungsvorsteher im Betriebsdienst.....	5 700	Escudos
Dessen Stellvertreter.....	2 815	"
Ingenieur im Zugförderungsdienst.....	3 050	"
Abteilungsvorsteher bei der Direktion.....	6 200	"
Erster Bahnhofsvorsteher.....	898	"
Bahnhofsvorsteher III. Klasse.....	690	"
Weichensteller I.Klasse.....	489,90	"
Hilfsarbeiter.....	208	"

(ein Escudo = ca.schweiz.Fr.0,16; öster.S.0,26, R.M.0,13)

Die Ersparnisse der britischen Eisenbahnen. (ITF) Nachsteneu geben wir eine Übersicht über die Ersparnisse, welche die indischen Eisenbahnen durch verschiedene, im Laufe des Geschäftsjahres 1931/32 durchgeführte Massnahmen erzielt haben.

(In Rupien. Eine Rupie = schweiz. Fr. 1,32, östr. S. 2,48, RM. 1,07 1/2)

Verschiedene Staatsbahnen (1)

	Burma:	EB	EI	GIP	NW
Ersparnis durch Personalabbau, Herabsetzung der Prämien, Degradierung, provisorische Nichtbesetzung von Stellen	--	723.000	2.065.000	2.907.000	394.000
Kurzarbeit und Herabsetzung der Anzahl Überstunden in den Werkstätten	504.000		24.000	109.000	813.000
Schliessung oder Deklassierung von Bahnhöfen	19.000		7.000	473.000	99.000
Sparmassnahmen bei Lieferung von Dienstkleidung	35.000	2.000	98.000	--	568.000

Verschiedene Privatbahnen (1)

	AB	BN	BBCI	MSM	SI
Ersparnis durch Personalabbau, Herabsetzung der Prämien, Degradierung, provisorische Nichtbesetzung von Stellen	--	731.000	2.121.000	1.014.000	--
Kurzarbeit und Herabsetzung der Anzahl Überstunden in den Werkstätten	676.000		403.000	48.000	220.000
Schliessung oder Deklassierung von Bahnhöfen	--		63.000	12.000	--
Sparmassnahmen bei Lieferung von Dienstkleidung	--	72.000	91.000	--	--

(1) Burma (Burma-Eisenbahn), E.B. (Eastern Bengal Ry), E.I. (Est Indian Ry), G.I.P. (Great Indian Peninsular), N.W. (North Western), A.B. (Assam Bengal Ry), B.N. (Bengal and North Western Ry) B.B.C.I. (Bombay-Baroda and Central India Ry), M.S.M. (Madras and Southern Mahratta Ry), S.I. (South Indian Ry).

TRANSPORTARBEITER.

Die französische Transportarbeiter-Föderation stellt Forderungen beim Minister für Öffentliche Arbeiten. (ITF) Der Minister für Öffentliche Arbeiten in Frankreich hat eine Delegation der französischen Transportarbeiter-Föderation empfangen. U. a. hat sie den Minister auf die Lage, in welche die Bediensteten der Lokal- und Nebenbahnen geraten sind, aufmerksam gemacht; ein grosser Teil derselben ist durch Aufhebung von Linien und Einrichtung von Autobusdiensten entlassen worden, sodass viele Angestellte, die oft über 10 Dienstjahre hinter sich haben, ihrer erworbenen Rechte (Pension etc.) verlustig gehen. Die Delegation hat vom Minister verlangt, die Gesellschaften zur Wiedereinstellung der Bediensteten, u. z. in die neuen Autobusbetriebe, zu veranlassen und die Konzessionsbehörden im selben Sinne zu beeinflussen.

Einige Errungenschaften für das Personal im Oberleitungsdienst bei den Strassenbahnen von Buenos-Aires. (ITF) Die Strassenbahngesellschaft von Buenos-Aires hat bei der anglo-argentinischen Strassenbahngesellschaft Schritte zugunsten des bei der Ausbesserung, Unterhaltung etc. der Oberleitungen beschäftigten Personals unternommen und für dasselbe im Falle es verhindert ist, infolge starker Regenfälle mit der Arbeit zu beginnen oder dieselbe fortzusetzen, eine Entschädigung erwirkt. Regnet es vor Aufnahme der Arbeit, so hat das Personal 2 Stunden im Schuppen zu warten und diese beide Stunden werden auf jeden Fall vergütet. Kann während dieser beiden Stunden mit der Arbeit begonnen werden, so haben die betreffenden Bediensteten Anspruch auf Bezahlung eines halben Arbeitstages. Werden sie bei der Arbeit vom Regen überrascht, so wird auf alle Fälle der Vormittag entschädigt. Was die zweite Hälfte des Tages betrifft, werden die Arbeiter entweder ohne Entschädigung nach Hause geschickt oder müssen sie 2 Stunden, die vergütet werden, warten. Der Lohn ist auch für einen halben Tag fällig, wenn am Nachmittage mit der Arbeit bereits begonnen worden ist.

Lohnabbau bei den Omnibusfahrern in Brighton beabsichtigt. (ITF) Die Thomas Tilling Omnibus Co. hat für ihre in Brighton Beschäftigten eine Lohnherabsetzung von 6s. per Woche für Fahrer, 4s. für Schaffnet und 3s. für Fahrmeister vorgeschlagen. Weiter sind durch die rücksichtslose Fahrzeiteinteilung 60 Beschäftigte überflüssig geworden, die aller Wahrscheinlichkeit ^{nach} entlassen werden sollen. Diese beabsichtigten Massnahmen haben unter der Belegschaft eine grosse Erregung verursacht. In einer einzuberufenden Versammlung werden die Betroffenen dazu Stellung nehmen, der Kollektivvertrag läuft am 10. Mai 33 ab.

Streik der Taxibesitzer in Beirut (Syrien). (ITF) Die Taxibesitzer in Beirut haben am 6. März 33 einen Streik begonnen. Ursache war die Neuzulassung von Taxen, wodurch die durch die Krise schon beeinträchtigten Einnahmen noch geringer wurden. Es handelt sich bei den Streikenden um sog. Kleinunternehmer. Nach dreiwöchigem Streik wurden die Forderungen der Streikenden teilweise bewilligt, d.h. die Stadtverwaltung ermässigte die Stationsgebühren und andere Belastungen.--Die Not des Kraftdroschkengewerbes treibt überall zu spontanen Kundgebungen.

Die holländischen Verkehrsflieger verlangen Recht. (ITF) Die Mitglieder der Niederländischen Vereinigung der Verkehrsflieger, wozu, mit Ausnahme von zwei, alle Piloten der Koninklyke Nederlandsche Luchtvaart Maatschappy gehören, haben am 2. Mai 1933 in einer Versammlung einstimmig den Beschluss gefasst, ihre Entlassung zum 1. Juli zu fordern. Dieser aussergewöhnliche Beschluss ist nur zu verstehen, wenn man die Ursachen kennt. Die Veranlassung zu diesem Schritt ist die Tatsache, dass die Direktion scheinbar überhaupt keinen Wert mehr auf eine gute Zusammenarbeit mit ihren Piloten, dem wichtigsten Faktor eines Luftbetriebes, legt. Die Piloten sind davon überzeugt, dass auch sie infolge der Zeitverhältnisse einen Lohnabbau ertragen müssen. Sie wehren sich lediglich gegen die Methoden der Direktion, die in diesem Falle so willkürlich und unterschiedlich verfahren ist, dass kein Pilot mehr weiss, was ihm der nächste Tag bringen wird. Auf der anderen Seite stellt die fortschreitende Technik, Flüge bei jeder Witterung und regelmässige Nachtflüge, so hohe moralische und physische Anforderungen an die Piloten, dass jede Beunruhigung ihrer Existenz und übermässige Beanspruchung ihrer Arbeitskräfte unmittelbar mit der Sicherheit der Luftfahrt zusammenhängen. Die Ansprüche an die Arbeitskraft sind auf der Indienlinie besonders gross. Früher betrug der Abstand auf den Teilstrecken ca. 1200 km, in letzter Zeit ist er auf 1800 bis 2000km. erhöht, sodass es nicht selten vorkommt, dass die Piloten ohne Zwischenlandung 12 bis 15 Stunden in der Luft sind. Wohl bestand zwischen der Gesellschaft und der Vereinigung der Piloten ein Reglement, worin die Arbeitsbedingungen geregelt sind. Jedoch verlangte die Direktion in letzter Zeit, dass man ihr die Regelung von Fall zu Fall einseitig überlassen solle. Die Direktion hat in letzter Zeit Anordnungen getroffen, die überhaupt mit dem Flugbetrieb in technischer Hinsicht nicht mehr zu vereinbaren sind. Auf die Einwendungen der Piloten ist in keinem Falle gehört worden. Die Piloten sahen sich unter diesen Umständen, auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, gezwungen, zu dieser aussergewöhnlichen Massnahme zu greifen.--Die Verkehrsfliegervereinigung ist zwar der I.T.F. nicht angeschlossen, dennoch begrüssen wir die kampftentschlossene Haltung der Arbeitnehmer der holländischen Luftfahrt und wünschen der Bewegung den besten Erfolg! Möge dieser dem holländischen Verkehrsfliegern von ihrem Arbeitgeber aufgezwungene Kampf die Notwendigkeit der Stärkung der bereits vorhandenen internationalen Vertretung des Luftfahrtpersonals in der I.T.F. vor Augen führen.

Seeleute und Binnenschiffer.

Ein Generalstreik in der finnischen Seeschifffahrt. (ITF) Unter Ausnutzung der Krise und verwickelten politischen Verhältnisse haben die finnischen Reeder ihren Seeleuten empfindliche Heuerherabsetzungen auferlegt. Die ohnehin schon niedrigen Sätze wurden um 15 bis 18, manchmal um noch mehr Prozent vermindert. Den Kollektivvertrag hat man einfach ignoriert. Nachdem sie einen passenden Moment abgewartet

hatte, gab nun die finnische Seemanns-Föderation, die in letzter Zeit sehr verstärkt wurde, das Signal zum Kampfe. Direkter Anlass dazu war das Ergebnis einer Urabstimmung unter ihren Mitgliedern, die sich zu 9/10 für den Streik ausgesprochen haben für den Fall, dass die Reeder zu Unterhandlungen nicht bereit sein sollten. Die Seeleute stellen folgende bescheidenen Heuerforderungen, deren Durchsetzung aber trotzdem eine wesentliche Verbesserung der heutigen Hungerlöhne bedeuten würde: für Bootsleute 1 300 finn. Mark monatlich, für Matrosen 1 025, für Heizer 1 050 und für Trimmer 860.

Da die Reeder sich weigerten, mit der Organisation zu verhandeln, wurde am 22. April für die gesamte Schifffahrt der Generalstreik erklärt. Zur internationalen Unterstützung der Bewegung wurden geeignete Massnahmen getroffen. -- (Verkürzter Text eines bereits veröffentlichten Sonderberichtes der I.T.F.)

Der finnische Seemannsstreik. (ITF) Der zum 22. April proklamierte finnische Seemannsstreik konnte erst am 29. in Kraft treten, da die Seeleute eine achttägige Kündigungsfrist einzuhalten hatten. Einer Weisung ihrer Gewerkschaft gemäss haben die Besatzungen von 60 Fahrzeugen ihren Arbeitsvertrag am 28. April gelöst. Alle sind davon überzeugt, dass die Reeder infolge ihrer unversöhnlichen Haltung diesen offenen Konflikt heraufbeschworen haben. In Leningrad wurde eine Reihe von Schiffen aufgehalten dadurch, dass die Besatzungen an Land gingen. Die Reeder versuchen, Streikbrecher anzuheuern.

Der Streik der Seeleute und Fischer von Ymuiden. (ITF) Dieser Streik dauert nun bereits über 17 Wochen. Obgleich die christliche Organisation mit den Reedern eine Vereinbarung geschlossen hat, ist es letzteren noch nicht gelungen, gelbe Besatzungen anzuwerben. Der holländische Gewerkschaftsbund hat versprochen, für die Streikenden eine Solidaritätsaktion einzuleiten.

Die neuen Heuersätze in der schwedischen Seeschifffahrt. (ITF) Nach dem kürzlichen Streik der schwedischen Seeleute kam es zu einer Vereinbarung mit den Reedern, die eine 4 bis 5%ige Heuerherabsetzung vorsieht. Nachstehend die neuen Monatsheuern (diese schwanken je nach der Schiffstonnage; wir beschränken uns auf Wiedergabe der Mindest- und Höchstsätze):

	<u>schwed. Kronen</u>	
Bootsmann, Zimmermann	154.--	164.--
Zimmermann mit einer Fahrzeit von weniger als 48 Monaten	147.--	157.--
Matrose	142.--	152.--
Leichtmatrose, mit einer Fahrzeit von 24 Monaten	105.--	125.--
Jungmann, mit einer Fahrzeit von 12 Monaten	43.--	62.--
Hilfskassenschwäger	154.--	164.--
Heizer, mit einer Fahrzeit von 12 Monaten	144.--	152.--
Steward (Anfangsheuer)	172.--	252.--
" (nach 10 Jahren)	217.--	292.--
Koch (Anfangsheuer)	147.--	166.--
" (nach 10 Jahren)	192.--	206.--
Schmierer	147.--	157.--

Verschlechterung der Bemannungsregelung in der holländischen Rheinschifffahrt. (ITF) Die Lage in der holländischen Rheinschifffahrt hat sich nach einer schwachen Erholung wieder verschlechtert, sodass in den letzten Wochen wieder viele Fahrzeuge aufgelegt werden mussten. Die Rheinreeder haben jetzt die Bemannungsregelung verschlechtert, um sich auf Kosten des Personals schadlos zu halten. Bei einer Firma ist auf Fahrzeugen bis 1000 Tonnen der zweite Matrose durch eine ungeschulte Kraft ersetzt worden; bei einer andern Firma hat man den zweiten Matrosen überhaupt abgeschafft. Es kommen Fälle vor, dass für ein Schiff ~~gehörigste~~ Matrose aufgenommen wird, und dann, sobald das Schiff gelöscht ist, er einfach ausgesetzt wird, ohne Rücksicht darauf, wo sich das Fahrzeug befindet.

- Beilagen. Dieser Nummer liegen bei:
- 1.) Eine Sonderbeilage für die Eisenbahner.
 - 2.) Eine Sonderbeilage für die Seeleute und Binnenschiffer.
 - 3.) Eine Sonderbeilage für die Luftfahrt.
 - 4.) Ein Bericht über den Eisenbahnverband Rhodesiens.

Diese Beilagen werden, wie gewöhnlich, nur den angeschlossenen Verbänden und den Schriftleitern ihrer Zeitungen geschickt.