



PRESSEBERICHT

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

No. 23

Amsterdam, den 6. November 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

Der jugoslawische Eisenbahnerverband verboten. (ITF) Der jugoslawische Eisenbahnerverband, Mitglied der I.T.F., ist von der diktatorischen Regierung des Königs Alexander verboten worden.

Seit Gründung der jugoslawischen Eisenbahnergewerkschaft im Oktober 1925 bis zum Oktober 1933 hat die jugoslawische Regierung, entgegen ihrer internationalen Verpflichtungen, stets abgelehnt, diese Gewerkschaft und ihre Satzungen anzuerkennen, dies auch trotz aller Versuche und Interventionen der I.T.F. und des Internationalen Arbeitsamtes. Es konnte nur erreicht werden, dass die Regierung den Eisenbahnerverband duldete; die christliche Organisation war aufgelöst worden.

Der jugoslawische Eisenbahnerverband hatte also in den genannten 8 Jahren stets zu gewärtigen, aufgehoben zu werden. Dagegen ist die nationalistische Eisenbahnerorganisation nicht nur anerkannt worden, sondern sie wird auch auf alle mögliche Weise begünstigt und gefördert. Die I.T.F. wird ihre Bemühungen selbstverständlich fortsetzen, damit die jugoslawische Regierung ihre durch Unterzeichnung des Friedensvertrages, der aus dem kleinen Serbien ein grosses Jugoslawien machte, übernommenen Verpflichtungen endlich erfüllt. Wieder einmal ist Gewalt vor Recht gegangen!

Entrechtung der österreichischen Eisenbahner durch stets neue Verordnungen. (ITF) Seit Einsetzung der Regierung Dollfuss wird den österreichischen Eisenbahnern in Form von Verordnungen ein Recht nach dem andern genommen. Durch eine am 12. Oktober erlassene Eisenbahnerverordnung werden die österreichischen Bundesbahnen ermächtigt, Bedienstete in den zeitlichen Ruhestand zu versetzen, "wenn Umstände vorliegen, die eine weitere Dienstleistung des Bediensteten auf einem seiner bisherigen Dienstverwendung entsprechenden Posten des selben Dienstzweiges aus wichtigen dienstlichen Rücksichten nicht zulässig erschienen lassen. (Nach einem Erlass vom 1. Oktober ist bekanntlich den Personalvertretern das Recht der Vermittlung bei Entlassungen entzogen worden.) Dies ist ein recht dehnbarer Begriff, der der Willkür Tür und Tor offen lässt. Die Regierung, welche dies sehr wohl einsieht, hat daher in Artikel 1 noch die folgende Bestimmung aufgenommen: "Gegen die Feststellung, dass solche Umstände vorliegen, ist der Rechtsweg ausgeschlossen".

Artikel 2 führt "besondere Disziplinarverfahren" gegen Bedienstete der Unternehmung und gegen im Ruhestand befindliche Bedienstete ein, "die sich in Verletzung ihrer der Republik Österreich gelobten Treue- und Gehorsamspflicht weigern, den ihnen obliegenden Dienst zu versehen oder geflissentlich staats- oder regierungsfeindliche Bestrebungen fördern." Zur Durchführung dieser Massnahmen hat die Bundesbahndirektion eine "Disziplinarkammer" eingesetzt, die ein wahres Inquisitionsgericht zu sein scheint. Aktive Bedienstete können ohne Zuerkennung von Pensionsbezügen entlassen und Pensionierte kann die Pension ganz oder teilweise entzogen werden.

Wegen Verteilung von Flugblättern sind bereits einige Bedienstete fristlos entlassen und mit schweren Geldbussen und andere wieder mit 6 Monaten Gefängnis bestraft worden. Wird letzten Endes die

Willkür der österreichischen Bundesbahnen das österreichische Proletariat in eine revolutionäre Bewegung treiben?

Den argentinischen Eisenbahnerverbänden gewährt der Präsident eine Audienz. (ITF) Am 28. September hatte eine Delegation von Vertretern der Vorstände beider argentinischen Eisenbahnerverbände -- La Fraternidad und die Unión Ferroviaria -- eine Audienz beim Präsidenten der Republik, um den Standpunkt der Organisationen zu einer Reihe von Angelegenheiten, welche die Eisenbahner berühren, auseinanderzusetzen.

Zunächst wiesen sie darauf hin, dass es wünschenswert sei, die vorgeschlagenen Amendemente zum Pensions- und Ruhegehalts-Gesetze auf diejenigen zu beschränken, welche in dem Gesetzentwurf, den die Regierung dem Parlament unterbreitet hat, enthalten sind. Dieser Gesetzentwurf fusste hauptsächlich auf Vorschlägen, welche die Arbeitnehmervertreter im Verwaltungsrat der nationalen Pensionskasse zu dem Zwecke, den Kapitalschwund, von dem diese Einrichtung bedroht war, zu vermeiden. Die Abgeordnetenkammer jedoch hat die Tragweite der Amendemente bedeutend erweitert, und wenn deren Vorschläge angenommen würden, könnten daraus im Hinblick auf die schwierige Lage, in der sich zurzeit die Eisenbahnen befinden, grosse Schwierigkeiten entstehen.

Bei ihrer Unterredung mit dem Präsidenten hat die gewerkschaftliche Abordnung darauf hingewiesen, dass ihres Erachtens mit der Durchführung der grundlegenden Änderungen bis zur Beendigung der amtlichen Zahlung und der versicherungsstatistischen Ermittlungen zugewartet werden müsste, um so die bei den bevorstehenden Gesetzesänderungen massgebenden tatsächlichen Erfordernisse der Kasse bestimmen zu können. Die Abordnung betonte, man könne diesen beiden Aufgaben nur dann voll und ganz gerecht werden, wenn die Buchführung der Kasse auf eine befriedigende Grundlage gestellt und dazu nur geeignetes, vertrauenswürdiges Personal verwendet wird. Gleichzeitig drängte die Abordnung darauf, die Regierung solle an der bisherigen Anti-Inflationspolitik streng festhalten, da jede ungenügend gedeckte Emission von Wertpapieren bei einer Geldentwertung indirekt zur Folge hätte, dass der Wert der Löhne und der Wert des Vermögens der Pensionskasse, angelegt in Hypotheken und sonstigen Werten, vermindert würde.

Was die Frage des Zusammenwirkens der Verkehrsmittel betrifft, wurde der Präsident der Republik auch in dieser Beziehung über die Auffassung der gewerkschaftlichen Organisationen informiert. Sie halten es für dringend notwendig, dass der diesbezügliche Gesetzentwurf, der gegenwärtig dem Parlament zur Prüfung vorliegt, schnellstens angenommen wird, damit dem unlauteren Wettbewerb ein Ende gemacht und den verschiedenen Verkehrsmitteln -- jedem in seinem Bereich -- ermöglicht wird, ohne den andern Unrecht zuzufügen, zum allgemeinen Fortschritt beizutragen. Durch den Gesetzentwurf wird versucht, die neueren Verkehrsmittel nach Gegenden, die von der Eisenbahn nicht bedient werden und denen es an Verkehrserleichterungen fehlt, abzuleiten. Er geht von dem Standpunkte aus, dass solche Dienste nicht parallel mit Eisenbahnen eingerichtet werden sollen; gleichzeitig wird damit bezweckt, durch eine geeignete Regelung des Strassenverkehrs den heute überall herrschenden rücksichtslosen Konkurrenzkampf auszuschalten.

Die Vertreter der Eisenbahnerverbände gaben am Ende der Besprechung ihrer Befürchtung Ausdruck, die öffentliche Ruhe und Ordnung könne gestört werden durch Massnahmen auf dem Gebiete der Währung und sonstige Massnahmen, durch welche die Fortentwicklung der Arbeiterorganisationen behindert wird, z.B. durch die Schaffung und Unterhaltung bewaffneter Korporationen, die abgesehen davon, dass sie für die Gewerkschafter eine ernste Gefahr darstellen, dem allgemeinen Ansehen von Volk und Staat und dessen Einrichtungen nur schaden.

Resultate verfehlter Sparsamkeit. (ITF) In der Nacht vom 15. auf 16. Oktober ereignete sich auf der Linie Encina-Valencia der spanischen Nord-Bahn-Gesellschaft ein schweres Eisenbahnunglück. Infolge eines Achsenbruches wurden 15 Wagen eines von einer Lokomotive gezogenen und geschobenen Zuges, bestehend aus insgesamt 42

Wagen, ineinandergedrückt. Ein Bremser wurde getötet und ein Lokführer schwer verletzt. Der Landesverband der Eisenbahner schreibt den Unfall dem Umstand zu, dass nicht mehr wie früher periodische Ausbesserungen am Material vorgenommen werden -- d. h. seitdem angeordnet wurde, die Ausgaben in sämtlichen Dienstzweigen einzuschränken, seitdem für alle Zugarten übertrieben hohe Geschwindigkeiten angeordnet wurden, um den Lokführern, die Verspätung hatten, keine Überstunden zahlen zu müssen -- und ferner der Tatsache, dass zur Verstärkung an den Schwanz des Zuges eine Lokomotive angehängt wurde, die auch noch nach dem Unglück auf die entgleisten Wagen drückte und dadurch den Sachschaden noch vergrösserte.

Durch die Kunze-Knorr-Bremse werden in Holland 480 Bremser überflüssig. (ITF) Die niederländische Eisenbahndirektion kündigt die Entlassung von ca. 480 Bremsern zum 1. Januar an mit dem Hinweis auf die stets allgemeinere Einführung der automatischen Kunze-Knorr-Bremse. Diese Bediensteten, die das Pensionsalter noch nicht erreicht haben, werden einstweilen in den Ruhestand versetzt.

Durch Einführung der durchgehenden Güterzugbremse sollen in der Schweiz 400 Bremser überflüssig werden. (ITF) Ende 1934 werden in der Schweiz durch Einführung des durchgehenden Bremssystems Drolhammer 400 Bremser überzählig. Diese Bediensteten sollen andern Dienstzweigen zugewiesen werden.

Die sozialistische Regierung von Queensland (Australien) nimmt sich der Eisenbahner an. (ITF) Wegen einer Lohnbewegung sind im November 1931 eine grosse Anzahl Eisenbahner bei der Staatsbahn Queensland (Australien) entlassen worden.

Nachdem 1932 eine sozialistische Regierung ans Ruder gekommen war, hat sie ihrem Versprechen gemäss sämtliche entlassenen Bediensteten wieder eingestellt und sie wieder in ihre alten Rechte eingesetzt. Der jährliche Erholungsurlaub, der von der vormaligen Regierung bedeutend verschlechtert wurde, ist in seinem alten Umfang wieder eingeführt worden. Zur Verbesserung der Lage des Lokomotivwerkstättenpersonals, das infolge Kurzarbeit eine starke Verdiensteinbusse erleidet, hat die neue Regierung angeordnet, dass die Arbeiter vom 26. September 1932 bis Weihnacht des selben Jahres einen Tag pro Woche länger arbeiten. Diese Massnahme ist ab 27. Februar 1933 definitiv geworden. Seit 6. März 1933 arbeiten die Werkstättenarbeiter von Ipswich, die bisher in 14 Tagen nur 4 Tage arbeiten konnten, 6 Tage im gleichen Zeitraum. Für die Vollarbeiter ist auf dem ganzen Bahnnetz die 44 Stundenwoche eingeführt worden unter Beibehaltung des Einkommens aus der 48-stündigen Arbeitszeit.

Die Streckenarbeiter der Vereinigten Staaten Opfer der Krise. (ITF) In der Periode von 7 Jahren, sich über die Jahre 1923/29 einschliesslich erstreckend, wurden im Durchschnitt 399 660 Bedienstete im Streckendienst beschäftigt. Diese Zahl war 1930 um 55 473 geringer, 1931 um 128 776 und 1932 um 187 699. In der gleichen siebenjährigen Periode wurden jährlich 1.000.000.000 Arbeitsstunden geleistet. Diese Zahl ging 1930 um 176 Millionen, 1931 um über 394 Millionen und 1932 um über 569 Millionen zurück. Die Zahl der Arbeitsstunden verminderte sich in den 3 Jahren 1930/32 um 1.140.000.000, d. i. eine höhere Ziffer als die jährliche Durchschnittszahl in den Jahren der "Hochkonjunktur". In bezug auf die Löhne gelten gerade so sprechende Zahlen.

In den genannten 7 Jahren belief sich der an Löhnen und Gehältern bezahlte Jahresbetrag auf 346 163 548 Dollar. Im Jahre 1930 wurden 57 000 000, im Jahre 1931 152 000 000 und 1932 über 251 000 000 Dollar weniger verausgabt. Der Gesamtverlust/an Löhnen und Gehältern macht also in diesen 3 Jahren 461 000 000 Dollar aus d. i. mehr als die durchschnittlichen jährlichen Gesamtlohnkosten in den 7 Jahren 1923/29. /des Personals

Verbesserung der Lage der Streckenarbeiter nach den Krisenjahren. (ITF) Die Illinois Zentral-Eisenbahn hat kürzlich die Stundenlöhne der Streckenarbeiter erhöht. Diese Erhöhungen schwanken je nach den Gegenden.

	<u>Aufbesserung pro Stunde</u>	<u>Neuer Stundenlohn (Grundlohn)</u>
Guld and Ship Island	9 cents	23 cents
New Orleans and Mephis Terminals	14 "	28 "
Yazoo and Mississippi Valley	11 "	25 "

(Die 10%ige Lohnverminderung wird auch bei dieser neuen Aufbesserung vorgenommen.)

Die Ausbeutung der Schrankenwärter in den Vereinigten Staaten. (ITF)
Bei einer unlangst vorgenommenen Erhebung der Interstate Commerce Commission hat sich herausgestellt, dass 160 Schrankenwärter der Southern Pacific-Eisenbahn 365 Tage im Jahr arbeiten, d. h. nie einen Sonn- oder sonst freien Tag haben. Keiner arbeitet unter 8 Stunden täglich, dagegen sind die meisten 10 bis 12 Stunden im Dienst. Bei einer Dienstzeit von 240 bis 372 Stunden beträgt das durchschnittliche Monatseinkommen eines Schrankenwärters 63 Dollar.

In den Vereinigten Staaten verlangen Regierungsstellen Herabsetzung der Gehälter der höheren Eisenbahnbeamten. (ITF) Der amerikanischen Eisenbahngesellschaft Denver and Rio Grande Western Ry., welche um ein Darlehen von 950.000 Dollar nachgesucht hat, wurde von der Finance Reconstruction Corporation nahegelegt, die Gehälter der höheren Eisenbahnbeamten wesentlich herabzusetzen. Es ist hier nicht das erste Mal, dass diese Regierungsstelle die Gewährung von Darlehen davon abhängig macht, dass die zu hohen Gehälter des Personals der Bahndirektionen gekürzt werden.

Die Bahngesellschaft Rock Island Railway in den Vereinigten Staaten spricht sich gegen die Werksvereine aus. (ITF) Nach der Pacific Electric Railway, der Missouri Pacific, der Southern Pacific und der Père Marquette Railway sprach sich die Rock Island Railway ihrerseits gegen die gelben Gewerkschaften (Werksvereine) aus. Die Direktion hat bekannt gemacht, dass sie in keinerlei Weise den Werksverein der Gesellschaft unterstütze oder erhalte. Beim Abschluss eines neuen Kollektivvertrages werden alle Bediensteten gleichmässig behandelt.

Die Katastrophe von Cherbourg-Paris, am 24. Oktober 1933. (ITF) Anlässlich der Eisenbahnkatastrophe auf der Linie Cherbourg-Paris hat die gewerkschaftliche Organisation eine Entschliessung angenommen, worin erklärt wird, dass die intensive Rationalisierung und der Abbau des Personals zu einer Streckenunterhaltung geführt habe, die nicht die nötige Sicherheit gewährleiste.... Andererseits hätten sich bei der Inbetriebnahme des Maschinentypus "Mountain" zahlreiche Unvollkommenheiten gezeigt und seien diese Maschinen in einem solch defekten Zustand gewesen, dass sie in die Werkstätten gebracht werden mussten, um tiefgreifende Änderungen an ihnen vorzunehmen.

"Die Eisenbahner von Paris-Etat-Rive-Droite", so heisst es weiter in der Entschliessung, "glauben nicht, dass es in dem Moment, wo der Eisenbahnverkehr beträchtlich zurückgeht, zweckmässig ist, so gewaltige und ungenügend studierte Maschinen in Betrieb zu nehmen.

Unter diesen bedauerlichen Umständen muss die Gewerkschaft Paris-Etat-Rive-Droite jegliche Verantwortung des niedrigeren Personals ablehnen, das fortwährend gegen die neuen Arbeitsmethoden, welche zu einer Einschränkung der unteren Personalschichten geführt haben, protestiert hat.

Sie überlässt den leitenden Personen der Bahn die Verantwortung für eine Katastrophe, die nur die Folge der Massnahmen ist, die sie haben durchführen lassen."

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Forderungen des Pariser Personals im öffentlichen Verkehrsdienst. (ITF) In einer am 18. Oktober abgehaltenen Versammlung von Delegierten der Gewerkschaft des Personals der Pariser Verkehrsgesellschaft (T.C.R.P.), wo die infolge der allgemeinen Verdrängung der Strassenbahnen durch Omnibusse geschaffene Lage besprochen wurde,

wurde erklärt, dass nicht das Personal allein die Folgen dieser Massnahme tragen dürfe und es ginge nicht an, dass Strassenbahnschaffner nach den Autobushallen versetzt werden, um den Schaffnerinnen der aufgehobenen Strassenbahnlinien Platz zu machen. Es wurde eine Reihe Forderungen aufgestellt, wonach verschiedene Arbeiten, wie der Verkauf von Wochenfahrkarten, Bereitstellung der Ordnungsnummern an den Haltestellen, Reinigung der Wagenfenster und sonstige Arbeiten in den Hallen den Schaffnerinnen zugewiesen werden sollen. Eine weitere Forderung ging dahin, denjenigen Bediensteten, die sich nun nach einer andern Halle zur Arbeit begeben müssen, Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen, damit sie morgens an ihre Arbeitsstelle und abends nach Hause gelangen können, ferner müsse unverzüglich die neue Regelung über die Pensionen und Abgangsentschädigung eingeführt werden.

Streik Londoner Omnibusbediensteten? (ITF) Einige Omnibuslinien der Gesellschaft Tillings gingen mit Wirkung ab 1. Oktober in die Hände des Londoner öffentlichen Personen-Verkehrsamtes über und in- zwischen haben Verhandlungen über die Lohn- und Arbeitsbedingungen der in das neue Unternehmen übergegangenen Bediensteten stattgefunden. Zu der am 1. November in Kraft getretenen neuen Dienstregelung nahmen nun in den am 30. Oktober abgehaltenen Garagen-Versammlungen die Arbeitnehmer Stellung -- sie sollen so schnell wie möglich den übrigen Arbeitnehmern im Dienste des Verkehrsamtes gleichgestellt werden -- und nach längerer Diskussion über den Verhandlungsbericht, der ebenfalls anwesenden Delegierten des englischen Transportarbeiterverbandes wurde diesen erklärt, dass die Lage nicht zufriedenstellend sei. Es gelangten Entschliessungen zur Annahme, wonach die Bedingungen rundweg abgelehnt wurden. Die in den Garagen Bromley Common, Catford und Croydon beschäftigten Arbeitnehmer nahmen eine Resolution an, in welcher der Transportarbeiterverband um Ermächtigung ersucht wird, vom 1. November ab zu streiken.

Forderungen der Kraftfahrer auf dem französischen Transportarbeiter-Kongress. (ITF) Der am 22. September und folgende Tage in Levallois abgehaltene Kongress der französischen Transportarbeiter befasste sich auch mit Anträgen der Kraftfahrer. Hier folgen einige der von einer Kraftfahrer-Kommission ausgearbeiteten und vom Vollkongress einstimmig angenommenen Forderungen: Bis zu einer allgemeinen Regelung des öffentlichen Verkehrs soll Artikel 34 des Strassenverkehrsgesetzes (Code de la Route) in dem Sinne geändert werden, dass öffentliche Verkehrsunternehmen nur dann eine Konzession zum Betrieb erhalten, wenn in den Konzessionsbedingungen alle notwendigen Sicherheiten hinsichtlich des Verkehrs, der Fahrpläne, Tarife, Verkehrssicherheit und Zwangsversicherung enthalten sind. Die Rechtslage des Personals muss in einem besonderen Statut festgelegt und die Arbeitnehmer müssen ferner den zuständigen Sozialgesetzen unterstellt werden. Nach einer weiteren Forderung sind besondere Vorschriften zu erlassen über den Verkehr und das Halten (innerhalb geschlossener Ortsteile) von Fahrzeugen, die breiter sind als die Hälfte der Fahrbahnbreite und über Transportzüge, die mehr als 12 m lang sind.

In bezug auf den Verkehr schwerer Wagen -- darunter sind Fahrzeuge, die im beladenen Zustande mindestens 5 000 kg wiegen, zu verstehen --, die eine Fahrt von über 200 km zurückzulegen haben, soll vorgeschrieben werden, dass zwei Kraftwagenführer mitfahren müssen. Ferner soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Personenverkehr dem Chauffeur eines Autobusses ein Hilfschauffeur beigegeben werden.

Nicht zu den unwesentlichsten Forderungen gehört die auf Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung für alle Strassenbenutzer, auf Grund welcher nicht nur Schaden an Personen, sondern auch Sachschäden ersetzt werden müssen.

Protestversammlung der Pariser Kraftdroschkenchauffeure. (ITF) Anfang letzter Woche hielten die Pariser Taxameterfahrer im Arbeitsamt eine Protestversammlung ab, die eine Entschliessung gegen die Benzinsteuernerhöhung annahm. Darnach fuhren alle Chauffeure nach dem Place de la Concorde. Kurz vor Mitternacht war der ganze Platz gesperrt, sodass schon nach wenigen Minuten durch die von allen Seiten

heranfahrenden Autos ein unbeschreibliches Chaos entstand, wogegen auch die Polizei nichts auszurichten vermochte.

Gesetzliche Arbeitszeitgrenze für die Kraftwagenführer in Irland. (ITF) Das in unsern früheren Veröffentlichungen wiederholt erwähnte Irische Verkehrsgesetz ist am 1. September 1933 in Kraft getreten. Wir bringen nachstehend nochmals die für Kraftfahrer so überaus wichtigen Arbeitszeitvorschriften:

Ein Kraftwagenführer darf nicht länger als 5 1/2 Stunden hintereinander oder länger als 11 Stunden in einem Zeitraum von 24 Stunden am Steuerrad sitzen. In einem Zeitraum von 24 Stunden muss ihm eine einmalige Ruhepause von mindestens 10 Stunden gewährt werden. Diese darf auf 9 verkürzt werden, sofern die einmalige Ruhezeit für den folgenden Tag auf 12 Stunden verlängert wird.

Als ununterbrochene Fahrzeit ist ein Zeitraum anzusehen, der nicht durch Zwischenräume von mehr als einer halben Stunde, in denen sich der Fahrer etwas erfrischen und ausruhen kann, unterbrochen wird. Zeit, welche der Führer eines Fahrzeuges mit anderer, mit seinem Fahrzeug oder dessen Ladung zusammenhängenden Arbeit zubringt -- ausgenommen im Falle von Strassenverkehrsmitteln, die zu land- oder forstwirtschaftlichen Zwecken verwendet werden --, ist als Fahrzeit in Anrechnung zu bringen.

Der Minister für Industrie und Handel hat auf Grund des Gesetzes ein Schiedsgericht eingesetzt, das alle sich daraus ergebenden Streitfragen zu regeln und zu schlichten hat. Sitz in diesem Gericht haben Vertreter der Unternehmer, der Arbeitnehmer, der Strassenbenutzer und sonstiger Interessengruppen aus dem Verkehrswesen.

Erhöhte Aktivität des französischen Luftfahrtpersonals. (ITF) Wie in allen Ländern ist es auch mit den Organisationsverhältnissen des Luftfahrtpersonals in Frankreich schlecht bestellt. Durch die vor kurzem erfolgte Aufrichtung des französischen Luftverkehrs-Grossunternehmens Air-France sehen sich die Luftfahrer ihrerseits veranlasst, sich straffer als bisher zu organisieren. Es bestehen an einzelnen Orten bereits lose, von der der I.T.F. angeschlossenen Transportarbeiter-Föderation unterstützte Gewerkschaften, so in Toulouse, Marseille, Marignane, Le Bourget und Paris.

Die Luftfahrerorganisation von Le Bourget hielt am 15. September eine Generalversammlung ab, welche u. a. beschloss, für die Luftfahrer 2 Sektionen, eine für das Fahr- und eine für das übrige, im Luftverkehrsdienst beschäftigte Personal einzurichten.

Schliesslich wurde eine Abordnung ernannt, welche mit der Direktion der Air-France (diese Luftverkehrs-Gesellschaft, die von der Regierung eine Konzession für 15 Jahre erhält, stellt eine erst kürzlich aus 5 Gesellschaften gebildete Einheitsgesellschaft dar) wegen der auch dem Luftverkehrsminister zu unterbreitenden Personalordnung verhandeln soll. Darnach gab Kollege Rosset in grossen Umrissen den Inhalt des Entwurfes bekannt.

Erstmalige Vertretung des französischen Luftfahrtpersonals auf dem Transportarbeiterkongress. (ITF) Gleichzeitig mit dem französischen Transportarbeiterkongress tagte am 22., 23. und 24. September in Levallois eine vom Kongress begeistert empfangene Abordnung der Luftfahrerorganisationen von Bourget, Marignane und Toulouse sowie Personaldelegierte von Paris, die eine vom Kongress einmütig angenommene Entschliessung fasste, aus der hervorgeht, dass für sämtliche in der Luftfahrt beschäftigten Arbeitnehmer eine Einheitsorganisation geschaffen und der nunmehr angenommene Entwurf zu einer Personalordnung für die neue Luftverkehrsgesellschaft Air-France dem Luftverkehrsminister unterbreitet werden solle. Der Luftverkehrsminister wird ersucht, so bald wie möglich eine dreigliedrige, von Vertretern des Staates, der Direktion der Air-France und des Personals zusammengesetzte Kommission ins Leben zu rufen, deren Aufgabe sein soll, die Personalordnung zu prüfen und nach Genehmigung für deren Durchführung zu sorgen. Diese Personalordnung sei aus den selben Gründen, die bei der Errichtung einer einzigen Gesellschaft für die Handelsluftfahrt massgebend waren, zur unbedingten Notwendigkeit geworden. Zum Schlusse wird an die Transportarbeiter-

Föderation und an den französischen Gewerkschaftsbund appelliert, die Luftfahrer bei dieser Aktion zu unterstützen.

Der Berichterstatter der erwähnten Kommissionssitzung auf dem Kongresse, Kollege Rosset, dankte insbesondere für die tatkräftige Unterstützung, welche Guinchard bisher den Luftfahrern in allen Angelegenheiten und Kämpfen, die sie nicht selten auch mit den Behörden auszufechten hatten, zuteil werden liess. Der Geist, der unter den französischen Luftfahrern herrscht, spricht aus folgenden Worten: "Kameraden! Es gilt, eine Legende zu zerstören... Wie ihr alle, sind auch die Mitglieder des Luftfahrtpersonals Arbeiter, welche die selben Bedürfnisse haben und die gerade so ein grösseres Mass von Glück und Wohlfahrt für alle arbeitenden Menschen herbeisehnen wie ihr... Sie kommen zu euch voll Begeisterung, voller Glaube in die gewerkschaftliche Macht und mit dem innigen Wunsche, sich an dem gemeinsamen Werke zu beteiligen."

Aussperrung im Hafen von Dünkirchen. (ITF) Am 6. Oktober verhängten die Hafenbetriebsunternehmer eine Aussperrung, weil die Arbeiter die seit 11. September eingeführte Lohnkürzung von 2 Franken rückgängig machen wollten. Die Situation ist noch unverändert. Die Arbeiter lehnen rundweg ab, auf die von den Unternehmern zur Wiederaufnahme der Arbeit gestellten Bedingungen einzugehen.

Die Tatsache, dass die "Vizen" (Baasen) an der Arbeit geblieben sind, bildet jedoch einen schwachen Punkt in ihrer Aktion. Die Vizen haben mit Hilfe von Besatzungen einige Schiffe löschen lassen. Ihren Einfluss auf die Hafendarbeiter, der im Dünkirchener Hafen gross ist, darf man nicht unterschätzen, denn ihnen obliegt nicht nur die Arbeitsverteilung, sondern auch die Anwerbung von Arbeitskräften.

SEELEUTE

Die englischen Seeleute vor einer Heuerherabsetzung? (ITF) In englischen Reederkreisen werden dieser Tage Stimmen laut, die eine 10%ige Heuerherabsetzung fordern. Den Anstoss zu dieser Bewegung gaben die Reeder der Transschiffahrt von Wales, und obgleich sie nicht offiziell vom Nationalen Seeschiffahrtsrat ausgeht, gehören diesem doch mehrere der fraglichen Reeder an. Im "Seaman", dem Organ der englischen Seeleute vom 18. Oktober wird die gegenwärtige Lage in der Seeschiffahrt besprochen, und man gelangt darin zu der Schlussfolgerung, dass die Aussichten für die Zukunft besser seien. Man stellt einen Rückgang an aufgelegter Tonnage fest und glaubt, dass diese Besserung anhalte. "Trotz dieser Anzeichen, die die Beendigung der Weltdepression ankündigen", so heisst es in dem Blatt, "erklärt man uns, das einzige Mittel zur Rettung des Seeschiffahrtsgewerbes sei eine Herabsetzung der Seemannsheuern. Es gibt hierzulande etwa 670 Seeschiffahrtsgesellschaften, geleitet von ca. 2 000 Verwaltungsräten, darunter einige der fähigsten Männer auf politischem und wirtschaftlichem Gebiete; und dies ist trotzdem ihr einziger Beitrag zu einer Lösung unserer Schwierigkeiten. Einmütiges Handeln oder Denken scheint unmöglich, und dennoch gäbe es mehrere Wege, um eine Aktion in die Wege zu leiten, wenn die Reeder damit einverstanden sein könnten."

Wir möchten klar und deutlich erklären, dass man nicht versuchen soll, die Seemannsheuern anzutasten und dass jeder Vorschlag in dieser Richtung an unserm Widerstand abprallen wird, nicht weil wir etwa keinen Glauben in gemeinsame Verhandlungen mehr hätten, sondern weil das Niveau der Seemannsheuern so niedrig ist, dass man es nicht noch mehr herabdrücken kann. Wir hoffen, dass die Reeder von dieser Erklärung mit der nötigen Aufmerksamkeit Notiz nehmen werden. Man braucht darin keine Herausforderung zu erblicken, sondern lediglich die Feststellung einer Tatsache."

LETZTE NACHRICHTEN.

Ein Anschlag der dänischen Arbeitgeber auf die Löhne. (ITF) Soeben wird bekannt, dass der dänische Arbeitgeberverband sämtliche mit den Gewerkschaften abgeschlossenen Verträge gekündigt hat. Es handelt sich um etwa 1 000 Verträge. Auch die Transportarbeiter fallen darunter.

Mit dieser Aktion beschwören die Arbeitgeber einen riesigen Arbeitskonflikt herauf. Es sei daran erinnert, dass die sozialdemokratische Regierung Dänemarks im Februar d. J. ein Gesetz annehmen liess, wonach jegliche Streik- oder Aussperrungsaktion auf die Dauer eines Jahres verboten wurde. Nun legt das Unternehmertum eine derartige Kampflust an den Tag, dass es Verträge, die erst im Juli 1924 ablaufen, schon jetzt kündigt.

-o-o-o-

Unsere Beilagen.

Dieser Nummer liegen bei:

eine Sonderbeilage für die Kraftfahrer
 " " " " Seeleute
 " " "Aus unseren Organisationen"
 "Redaktioneller Informationsdienst", Eisenbahner No. 3.

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