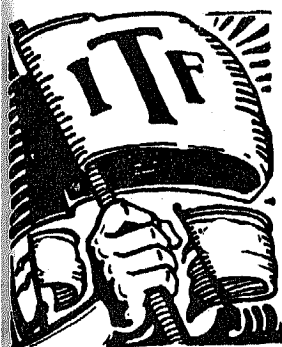


PRESSEBERICHT



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

No. 7

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

Amsterdam, den
31. März 1934

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

Bevorstehende Kongresse.

Schweizerischer Eisenbahnerverband, vom 26. bis 28. April in Luzern;
Holländischer Eisen- und Strassenbahnerverband, vom 14. bis 16.
Mai in Utrecht;
Verband der englischen Eisenbahnangestellten, vom 28. bis 31. Mai
in Dunoon (Schottland);
Französische Eisenbahner-Föderation, vom 24. bis 26. Juni in Paris;
Verband des belgischen Strassenbahn-, Kleinbahn- und Autobusper-
sonals, vom 24. bis 26. Juni in Lüttich;
Landesverband der Eisenbahner Englands, am 1. Juli und folgende
Tage in Aberystwyth;
Schwedischer Transportarbeiter-Verband, vom 19. bis 25. August in
Stockholm.

EISENBAHNER

Lieber wäre uns, die Russen würden uns selber unterrichten. (ITF)
Aus der bürgerlichen Presse erfahren wir, dass Eisenbahnbedienste-
te der USSR wegen zwei schweren Unglücksfällen, die sich in letzter
Zeit ereignet haben, erschossen wurden.

Ein Lokführer sei schon zweimal wegen Fahrlässigkeit bestraft
und zweimal aus dem Dienste der Eisenbahnen entlassen worden. Da
keine genügende Kontrolle vorhanden gewesen sei, hätte er zweimal
eine neue Beschäftigung finden können. Ein für/eine dieser Kata-
strophen verantwortlicher Bahnhofsvorsteher hätte keine der erfor-
derlichen technischen und moralischen Eigenschaften besessen. (?)

Es wäre wirklich an der Zeit, dass der russische Eisenbahner-
verband die sozialistischen Eisenbahnbediensteten direkt über die
Lage in Sowjetrußland aufklärt.

Die schwedischen Eisenbahner kündigen den Vertrag für die Werk-
stättenarbeiter. (ITF) Die schwedische Staatsbahndirektion hat den
für das Werkstättenpersonal abgeschlossenen Kollektivvertrag ge-
kündigt und beabsichtigt, die Löhne den in der Privatindustrie gel-
tenden Sätzen anzupassen. Dies würde für die Werkstättenarbeiter
eine Verschlechterung ihres Lohnstandards bedeuten. Der Vertrag
wurde 1930 abgeschlossen und seitdem wurden die Löhne zweimal,
1932 und 1933, auf den Stand derjenigen der Privatindustrie ge-
bracht. Eine derartige Massnahme ist besonders dann nicht gerecht-
fertigt, wenn man bedenkt, dass die Löhne in der Privatindustrie
in den Jahren 1923 bis 1930 viel schneller gestiegen sind als dies
bei den Werkstättenarbeitern der Fall war. Ueberdies musste etwa
die Hälfte des Personals in den letzten 18 Monaten kurzarbeiten,
weshalb es nicht verwunderlich ist, dass die Kündigung unter dem
Personal starke Entrüstung hervorgerufen hat. Allein schon durch
die Kurzarbeit erleiden die fraglichen Arbeitnehmer eine starke
Lohneinbusse, die etwa 17 1/2 % ausmacht. Man müsste daher mit ei-
nem Widerstand der Arbeiter rechnen, falls die schwedische Staats-
bahn versuchen sollte, weitere Lohnherabsetzungen durchzuführen.

Einer neuen Lohnsenkung in den Vereinigten Staaten entgegen. (ITF)
Im Oktober 1932 mussten die Eisenbahner der Vereinigten Staaten
offiziell eine Lohn- und Gehaltsherabsetzung von 10% akzeptieren.
In Wirklichkeit ist das Einkommen infolge Leistungssteigerung im

Dienst (Heraufsetzung der zurückzulegenden Meilenzahl, Beschleunigung des Arbeitstempos u. dgl.) und Herabsetzung der Arbeitszeit im Laufe der letzten Jahre bei vielen Eisenbahnern in einem solchen Grade beschnitten worden, dass die Einbusse vielfach 40% ausmacht.

Nachdem i. J. 1933 nun die Einnahmen der Eisenbahnen gegenüber 1932 eine Steigerung von 45% aufweisen, beabsichtigen die Gesellschaften, ab 1. Juli 1934 eine weitere Lohnsenkung von 5% durchzuführen.

Herabsetzung des Pensionsalters bei den schwedischen Eisenbahnen. (ITF) Die schwedische Regierung hat eine neue Pensionsregelung ausgearbeitet, an der auch das Eisenbahnpersonal interessiert ist. Die wichtigste Bestimmung in der neuen Regelung scheint die zu sein, wonach das pensionsberechtigende Alter sämtlicher Arbeiter und Angestellten in den Gehaltsgruppen 1-12 auf 60 Jahre herabgesetzt wird. Bei einigen höheren Gruppen wird, von wenigen Ausnahmen abgesehen, das Pensionsalter von 65 Jahren beibehalten. Es wird angenommen, dass bei Inkraftsetzung der neuen Regelung etwa 2.800 Staatsbeamte (ein Teil dieser Zahl entfällt auf die Eisenbahner) mehr pensioniert werden.

Was die dadurch dem Staate entstehenden zusätzlichen Ausgaben anbelangt, so wird schätzungsweise im Jahre 1935 für pensionierte Beamte in den Gruppen 1 bis 12 ein Mehrbetrag von 4 Millionen Kronen, für pensionierte Arbeiter ein solcher von 1,2 Millionen Kronen aufgewendet werden müssen. Diese Kosten werden bis 1945 allmählich gesteigert auf 7 Millionen für die Beamten und 2,6 Millionen i. J. 1944 für die Arbeiter.

Die Löhne der argentinischen Eisenbahner. (ITF) In Anbetracht der ungünstigen Finanzlage der argentinischen Eisenbahnen Ende 1931 haben die "Fraternidad" und die "Unión Ferroviaria", die beiden Eisenbahnerorganisationen Argentiniens, im Laufe der Jahre 1932 und 1933 Verträge abgeschlossen, wonach sie gewissen provisorischen Lohnherabsetzungen zustimmten, um der Entlassung von Personal vorzubeugen. In der Zwischenzeit ist aber in der Lage der Eisenbahnen eine Besserung eingetreten, es wurden eine Reihe von Sparmassnahmen durchgeführt, auch die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes besserten sich und ferner ging der Personalbestand auf natürliche Weise zurück. Die beiden genannten Verbände haben deshalb der Generaldirektion der Eisenbahnen den Vorschlag gemacht, die finanzielle Lage der Gesellschaften solle einer erneuten Prüfung unterzogen werden.

Arbeitszeit in den Vereinigten Staaten. (ITF) Die wöchentliche Arbeitszeit der verschiedenen Eisenbahnerkategorien in den Vereinigten Staaten war im Jahre 1932 wie folgt:

	Stunden
Direktionspersonal und Mitarbeiter	48,5
Personal im technischen Dienst und Büroangestellte	47,1
Gesamtes Personal beschäftigt im Streckendienst und mit Bauarbeiten	39,3
Bedienstete für die Instandhaltung des Materials	39,2

Von der Erwerbslosigkeit unter den Lokomotivführern in den Vereinigten Staaten. (ITF) Im Oktober 1933 gab es in den Vereinigten Staaten 93.424 Lokomotivführer, d. s. 61.000 weniger als im Oktober 1923. Es wird angenommen, dass 47.000 infolge der Krise ihren Arbeitsplatz eingebüsst haben. 14.000 mussten infolge Einführung technischer Neuerungen weichen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Neue Gehaltssätze bei der Strassenbahn Oslo. (ITF) Bekanntlich hat die Strassenbahngesellschaft Oslo den Tarifvertrag zum 1. Februar 1934 gekündigt. Nach mehrwöchigen Verhandlungen haben sich die Parteien über allgemeine Fragen geeinigt, die Löhne mussten aber im Schiedsgerichtsverfahren festgesetzt werden. Nach dem nun gefällten Schiedsspruch erhalten die Strassenbahner und Omnibuschauffeure folgende Löhne (der Höchstsatz wird nach 8 Jahren erreicht):

	<u>früher</u>	<u>jetzt</u>
Strassenbahnbedienstete	3 680 - 4 480 Kr.	3 600 - 4 400 Kr.
Omnibusbedienstete	4 080 - 4 880 "	4 000 - 4 600 "
(1 norw. Kr. = 0,78schw. Fr.)		

Der Stundenlohn der Facharbeiter in den Werkstätten wurde von 1,44 auf 1,41 Kr., derjenige der ungeschulten Arbeiter von 1,24 auf 1,21 Kr. herabgesetzt. Die Gesellschaft trägt die Anschaffungskosten für die Dienstkleidung zur Hälfte. Im Krankheitsfalle wird der Lohn 3 Monate, bei Unfällen 6 Monate lang weiterbezahlt.

Verbesserung der Dienstordnung bei der Strassenbahn Leicester-England. (ITF) Der englische Transportarbeiterverband führte erfolgreiche Verhandlungen mit der Strassenbahn-Kommission der Stadt Leicester i. S. Dienstregelung für das Personal, denn die bisherige Dienstordnung gab zu grosser Unzufriedenheit Anlass. In der neuen Dienstordnung ist nun dem Wunsche auf Verlängerung der für den Dienst auf den meisten Linien eingeräumten Zeit, was am meisten zu Klagen Anlass gab, Rechnung getragen worden.

Lohnerhöhung für die Omnibusbediensteten der englischen Stadt Eastbourne. (ITF) Der englische Transportarbeiterverband hat für die Omnibusbediensteten bei der Stadtgemeinde Eastbourne einen Tarifvertrag abgeschlossen, der vom Gemeinderat noch gutgeheissen werden muss. Der Verband versuchte, gewisse, im letzten Jahre aufgezogene Verschlechterungen wieder gutzumachen. Diese wurden in Geldwert abgeschätzt und sollen nun den Bediensteten in Form von Lohnerhöhungen wieder zugutkommen. Omnibusführer erhalten nun an Lohn 67 s, Schaffner 61s und Wagenreiniger 57 s wöchentlich, d. i. bei einer 47-Stundenwoche eine Lohnaufbesserung für Chauffeure von 4, für Schaffner und Reiniger von 2 s wöchentlich. In diesem provisorischen Vertrage ist bestimmt, dass bei künftigen Lohnverhandlungen der Nationale Paritätische Rat für das Strassenbahngewerbe zuständig ist. Dies ist der erste Fall, in dem Arbeitsbedingungen des Omnibuspersonals mit denen im Strassenbahngewerbe in Zusammenhang gebracht werden.

Uebereinkunft für die Omnibuschauffeure einer schwedischen Privatbahn. (ITF) Nach einer mit der schwedischen Privat-Eisenbahngesellschaft Halmstad-Nässjö abgeschlossenen Vereinbarung sollen ab 1. Januar 1934 sämtliche für die Gesellschaft beschäftigten Omnibusbediensteten in die für die Eisenbahner gültige Gehaltsordnung eingereiht werden, u. z. in Gruppe I. Den Chauffeuren ist es freigestellt, der Pensionskasse beizutreten oder eine Pensions- oder Lebensversicherung einzugehen; die Bahn zahlt an Prämien dazu jährlich fl. 180 Kronen (1 schwed. Kr. = ca. hfl. 0,40 oder schweiz. Fr. 0,8) vorausgesetzt, dass der Versicherte ebensoviel aus eigenen Mitteln beisteuert. Ausser den vertraglichen Löhnen erhalten die Kraftfahrer Provision von den Einnahmen, u. z. 1 1/2% pro Passagier, 3% von den Tarifen der beförderten Güter, Postsendungen ausgenommen und 5% von den Einnahmen auf solchen Linien, wo die Provision weniger als 180 Kr. jährlich ausmacht. Chauffeuren, die mit Ausbesserungsarbeiten beschäftigt werden, wird eine Sonderzulage von 25 Kr. monatlich gewährt. Beim Fahrpersonal eingereihten Chauffeuren wird keine Reisekostenvergütung gezahlt, erhalten aber wie bisher eine Entschädigung von Kr. 1,50 pro Tag, wenn sie das Mittagessen nicht zuhause einnehmen können. Bei dienstfreiem Aufenthalt an fremden Orten werden besondere Sätze vergütet. Die Bahnverwaltung stellt den Chaffouren Lederjacke und Pelz oder Ledermantel. Soweit Dienstkleidungszwang besteht, erhält der Bedienstete als Ersatz für die Anschaffungskosten eine monatliche Zulage von 10 Kr. Die Omnibusbediensteten haben ferner Freifahrtsrecht auf der Bahn, Familienangehörige Fahrtvergünstigungen. Die Vereinbarung gilt bis Ende 1935.

Niedrige Löhne für Lastkraftwagenführer in Amerika. (ITF) Im Februar trat in Amerika ein von Präsident Roosevelt für das Lastkraftwagengewerbe unterzeichnetes Code in Kraft, das für Chauffeure und geschulte Arbeitskräfte einen Mindest-Stundenlohn von 30-50 Cents vorsieht. Während das Büropersonal eine 6-Tageweche von 40

Stunden hat, dürfen Führer und Hilfspersonal in einer zweiwöchigen Periode von höchstens 12 Tagen bis zu 108 Stunden beschäftigt werden. Für die über 48 Stunden wöchentlich hinaus gearbeitete Zeit wird ein Zuschlag von 33 1/3% gewährt. In den im Gesetze vorgesehenen besonderen Fällen (Saisonarbeit u. dgl.) dürfen Führer in der zweiwöchigen Periode bis zu 12 Stunden über die vorgeschriebene Höchstarbeitszeit von 108 Stunden hinaus beschäftigt werden.

In New York streiken 3 000 Taxameterfahrer. (ITF) Da die Unternehmer ihre Organisation nicht anerkennen wollen, sind 3 000 Newyorker Taxameterfahrer in den Streik getreten. Es kam zu blutigen Zwischenfällen. Eine am 22. März stattgefundene Massendemonstration brach sich durch die Polizeikordons Bahn nach dem Rathaus. Auf dem Lower Broadway, im Herzen Neuyorks, wurden 25 Streikbrechern die Kleider vom Leibe gerissen und blutig geschlagen. Die Demonstranten warfen mehr als 100 Taxameter um und zerstörten sie. Der ganze Verkehr in der Innenstadt war lahmgelegt.

Noch stets Raubüberfälle auf Kraftdroschkenführer. (ITF) In Norwegen wurde vor kurzem ein weiterer Raubüberfall auf einen Taxameterfahrer verübt. Banditen schossen rücklings auf ihn, um ihn seiner wenigen Bargroschen zu berauben. Der norwegische Transportarbeiterverband, die Behörden und andere interessierte Stellen haben sich nun zusammengesetzt, um Schutzmassnahmen gegen Ueberfälle auf Droschkenführer zu erwägen. Schutz der Kraftdroschkenführer gegen Raubüberfälle ist eine alte Forderung der I.T.F. Bei der Zulassung zu diesem Berufe wird peinlichst geprüft, ob es sich bei den Betreffenden um Personen voradellosem Charakter und einwandfreier Vergangenheit handelt, während sie bei der Ausübung ihres Berufes immer und immer wieder von den niederträchtigsten Elementen schutz- und wehrlos niedergeschlagen und ermordet werden.

Stärkere Arbeitslosigkeit der deutschen Handels- und Transportarbeiter. (ITF) Das deutsche Institut für Konjunkturforschung veröffentlicht soeben eine nach Beschäftigungsarten aufgegliederte Uebersicht über die in Lohn und Gehalt stehenden Arbeiter und Angestellten. Nach dieser Uebersicht sollen im 4. Quartal 1933 insgesamt 20000 Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter mehr beschäftigt gewesen sein als im 4. Quartal 1932. Da aber die deutsche Reichsbahn im letzten Winter 62 000 Zeitarbeiter (vorwiegend Nationalsozialisten und Stahlhelmer) als überzählig weiterbeschäftigte, muss in der Privatwirtschaft die Zahl der arbeitslosen Arbeiter in Handel, Transport und Verkehr um mindestens 42 000 gestiegen sein.

Die Löhne im Antwerpener Hafen. (ITF) Die Mindestlöhne für Hafearbeiter im Antwerpener Hafen sind am 1. Februar um 2 Franken herabgesetzt worden. Der Mindestlohn ist jetzt Fr. 48.- pro Tag. Wie bekannt, werden in Antwerpen die Löhne der Hafearbeiter automatisch nach dem jeweiligen Stand der Indexziffer geregelt.

Löhne und Arbeitszeit im Hafen von Santiago de Cuba. (ITF) Im Hafen von Santiago de Cuba ist die Arbeitszeit der Hafearbeiter auf 8 Stunden täglich begrenzt worden. Die Nacharbeit wird wie folgt entschädigt: Zwischen 19 und 23 Uhr 4,25 \$ (4 Stunden), von 23 Uhr bis Mitternacht 1,86 \$, von Mitternacht bis 4 Uhr 4,25 \$ (4 Stunden) und von 4 bis 7 Uhr 4,25 \$ (für 3 Stunden).

SEELEUTE

Ueberstunden werden in der deutschen Seeschifffahrt nicht mehr bezahlt. (ITF) Das deutsche Tarifschiedsgericht für die Seeschifffahrt hat entschieden: "Für Sonntagsarbeit auf See während der Wachzeit sind keine Ueberstunden zu bezahlen, auch wenn es sich um Arbeiten handelt, die nach Par. 38 der Seemannsordnung nicht gefordert werden dürfen."

Die amerikanischen Seeleute fordern Heueraufbesserung. (ITF) Im letzten Monat hörte man von Seelutestreiks in Baltimore, Boston und anderen amerikanischen Häfen. Es wurden Forderungen auf Verbesserung der Heuersätze gestellt. So verlangten die Besatzungen der Reedergesellschaft Mumson Rückkehr zu den Heuern von 1929,

die \$ 62,50 monatlich ausmachten. Die Besatzungen der Kohlen-
schiffe von Boston und andern Häfen forderten, dass die zwischen
40 und 50 \$ monatlich schwankenden Heuersätze auf \$62,50 für die
Matrosen und \$75.- für die Maschinisten erhöht werden.

Die Streiks wurden unter Leitung der Marine Workers'
Industrial Union -- eine der (kommunistischen) Internationale der
Seeleute und Hafendarbeiter angehörende Organisation -- geführt.
Es dürften also politische Gründe Ursache dieser Bewegungen sein.

Änderung des schwedischen Gesetzes über die Arbeitszeit an Bord.
(ITF) Die schwedische Regierung hat einen Entwurf zur Abänderung
des Gesetzes über die Arbeitszeit an Bord ausgearbeitet, der dem-
nächst dem Parlament unterbreitet werden soll.

Der Entwurf sieht für das Deckpersonal eine Arbeitszeitbe-
grenzung entsprechend den im Uebereinkommensentwurf des Interna-
tionalen Arbeitsamtes enthaltenen Richtlinien vor. Dies bedeutet
Einteilung der Arbeit in 3 Schichten auf Paketbooten von mindestens
2 000 t und Frachtdampfern von mindestens 3 000 t. Diese Masse-
nahme kann ohne bedeutende Verstärkung der Besatzungen durchge-
führt werden. Grundsätzlich findet diese Regelung auch beim Maschi-
nenpersonal auf Schiffen von mindestens 700 t (nach dem Entwurf
des I.A.A. 400 t) Anwendung. Eine diesbezügliche Untersuchung hat
ergeben, dass diese Personalkategorie nach Inkraftsetzung des
neuen Gesetzes auf 800 Mann ausgedehnt werden müsste. Die Arbeits-
zeit der auf See fahrenden Tagelöhner wird von 9 auf 8 Stunden
herabgesetzt. Nach dem Gesetzentwurf soll die Arbeitszeit sowohl
auf See, als im Hafen auf 10 Stunden beschränkt werden. Für die
Tage der Ankunft und Abfahrt aus dem Hafen ist eine Höchstarbeits-
zeit von 10 Stunden festgesetzt worden. Unter gewissen Umständen
sind Ueberstunden zulässig; sie müssen besonders entschädigt
werden und dürfen nicht durch Freizeit ausgeglichen werden.

-o-o-o-

BEILAGEN

Dieser Nummer liegen bei:

- 1) eine Sonderbeilage für die Strassenbahner
- 2) eine Sonderbeilage für die Seeleute
- 3) eine Sonderbeilage für die Kraftfahrer
- 4) Redaktioneller Informationsdienst: Eisenbahner No. 6
- 5) Chronik der Ereignisse in einigen Ländern (Polen)

Diese Beilagen werden, wie gewöhnlich, nur den angeschlosse-
nen Organisationen und den Schriftleitern ihrer Zeitungen geschickt.