

PRESSEBERICHT

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

No. 15

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

Amsterdam, den
23. Juli 1934

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

Die englischen Lokomotivführer wieder in der I.T.F.

Der letzte Kongress des englischen Verbandes der Lokomotivführer und Heizer (46 000 Mitglieder) hat beschlossen, wieder der I.T.F. beizutreten. Durch diesen neuen Anschluss erfasst die Internationale Transportarbeiter sämtliche gewerkschaftlichen Organisationen der Transport- und Verkehrsarbeiter Grossbritanniens, die insgesamt 378 968 Eisenbahner, 20 000 Seeleute, 205 872 Hafendarbeiter, Kraftwagenführer und sonstige Transportarbeitergruppen vertreten.

/der

Die Bedeutung der I.T.F.

Am 1. Januar 1934 gehörten der I.T.F. 91 Organisationen an, darunter 74 in Europa, 6 in Amerika, 9 in Asien, eine in Afrika und eine in Australien. Die Gesamtzahl der angeschlossenen Mitglieder beträgt 1 650 000, nämlich 990 000 Eisenbahner, 200 000 Seeleute und 460 000 sonstige im Transport- und Verkehrsgewerbe beschäftigte Arbeitnehmer.

Seither wurden die Gewerkschaft der mittleren Personalgruppen der Eisenbahnen Niederländisch-Indiens (mit 1 000 Mitgliedern) und eine Seemannsorganisation in Estland ausgeschlossen, da sie ihren finanziellen Verpflichtungen der I.T.F. gegenüber nicht nachkommen konnten. Die von der Dollfuß-Regierung aufgelösten Eisenbahner- und Transportarbeiterorganisationen Oesterreichs haben kleineren Gruppen Platz gemacht, die illegal eifrig weiterarbeiten und sich bemühen, mit ihren Kameraden im Auslande regelrechte Verbindungen aufrechtzuerhalten. Die Eisenbahnergruppe gibt sogar seit Juli, wenn auch in kleinerem Format, ihr früheres Organ wieder heraus. Die Eisenbahnarbeiter begrüßen freudigst dieses Ereignis; durch die neue Regierung wurde ihre Lage beträchtlich verschlimmert.

Neue Veröffentlichung der I.T.F.

Dieser Tage gab die I.T.F. eine neue Veröffentlichung heraus. Es handelt sich um ein alle 14 Tage unter dem Titel "Faschismus" erscheinendes Organ, das an die Stelle des bisherigen "Hakenkreuz über Deutschland" getreten ist. Zunächst wird es in französischer, englischer, deutscher, spanischer und schwedischer Sprache erscheinen; es werden darin klare und sachliche Mitteilungen und Artikel über den wahren Charakter des Faschismus, vor allem auf sozialem und wirtschaftlichem Gebiete, in den Ländern, wo er die Macht ergriffen hat, veröffentlicht. Selbstredend wird darin auch die Lage der Transport- und Verkehrsarbeiter im besonderen behandelt.

Die Seemannskonferenz von London.

Vom 3. bis 5. Juli d. J. tagte in London die Seemanns-Sektion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation. Ausser dem Vorsitzenden der Seemanns-Sektion, J. Henson, dem Sekretär, Edo Fimmen, und Vertretern der Seeleuteorganisationen von Belgien, Dänemark, Finnland, Grossbritannien, Holland, Norwegen und Schweden wohnte eine

Vertretung der Internationale der Offiziere in der Handelsmarine dieser Konferenz bei.

Die Tagung hiess den vom Sekretariat unterbreiteten Tätigkeitsbericht einstimmig gut. Die wichtigsten, auf der Tagesordnung stehenden Fragen handelten von der Regelung der Arbeitszeit an Bord von Schiffen, der Bemannungsskala, dem Flaggenwechsel und der Beschäftigung von niedriger entlohnerten Arbeitskräften in der Seeschifffahrt.

Zum Zwecke der Arbeitszeitregelung ist ein Unterausschuss eingesetzt worden, der beauftragt wurde, ein unter die gewerkschaftlich organisierten und nicht organisierten Seeleute aller Länder zu verteilendes Manifest zu verfassen, um die seemännische Gewerkschaftsbewegung zu fördern und zu verstärken. Zur Frage der Bemannungsskala stellte der englische Seemannsverband einen Antrag auf Bildung einer Kommission, bestehend aus je einem Vertreter der der I.T.F. angeschlossenen Länder und einem Delegierten der Offiziers-Internationale, die beauftragt werden solle, die ganze Frage eingehend zu prüfen und Vorschläge zur Einführung einer internationalen Bemannungsskala, wozu auch solche über die zu ergreifenden Durchführungsmaßnahmen gehören, auszuarbeiten. Dieser Antrag wurde angenommen. In der Frage der Beschäftigung geringer entlohnter Arbeitskräfte hielt die Konferenz an dem bisherigen Standpunkte fest, nämlich dass die farbigen Seeleute das gleiche Recht auf Arbeit haben sollen, wie die der weissen Rasse, die Heuersätze müssen jedoch für beide gleich sein. Die Schlussfolgerungen, zu denen die Seemanns-Sektion s. Zt. hinsichtlich der farbigen seemännischen Arbeitskräfte gelangt ist, sind auch für die weissen, geringer bezahlten Seeleute anzuwenden. Die erwähnte Kommission wurde dann beauftragt, diesbezügliche Forderungen auszuarbeiten.

Nach einem andern Beschlusse der Konferenz soll bei den Mitgliedsverbänden weiteres Material über den Flaggenwechsel, zu dem man in den letzten Jahren stets häufiger gegriffen hat, um die Arbeiter um den ihnen zukommenden Lohn zu bringen, gesammelt werden. Bei dem sich daran anschliessenden Meinungsaustausch wurden für die Reeder recht kompromittierende Tatsachen ans Licht gebracht. Grossbritannien allein hat in den drei letzten Jahren 2 Millionen Schiffstonnage an das Ausland verkauft. Bei den meisten dieser Schiffsverkäufe handelt es sich um fingierte Veräusserungen. Die finnische Handelsflotte wurde in den letzten 2 1/2 Jahren um 230.000 Tonnen, d. i. um 66%, vergrössert. Wahrscheinlich handelt es sich auch hier grösstenteils um verschleierte Transaktionen. Bei Verhandlungen mit der Seemannsorganisation hat sich dann auch herausgestellt, dass eine Anzahl neuer Reeder erst Instruktionen vom Auslande abwarten mussten, ehe sie Beschlüsse fassen konnten. Eine der Ursachen der Schifffahrtskrise bilden diese Verkäufe alter Fahrzeuge an Länder mit tiefem Lohnstand und ungünstigen sozialen Verhältnissen und diese fingierten Transaktionen. Diese Frage verdient grösste Aufmerksamkeit, denn letzten Endes sind es immer wieder die Steuerzahler, welche für die durch die Misswirtschaft und verfehlten Spekulationen der Reeder entstehenden Kosten aufzukommen haben.

EISENBAHNER

Der Personalabbau in den Niederlanden. (ITF) Die folgenden Personalgruppen bei den niederländischen Eisenbahnen sind im Laufe des Jahres 1933 beträchtlich abgebaut worden: Verwaltungspersonal: von 1895 auf 1771 Mann; Bahnhofsbedienstete, Aufseher: von 1746 auf 1686; Schaffner und Zugführer: von 1620 auf 1511; Bremser und Ober-Bremser: von 1642 auf 1505; Lokführer und Heizer: von 4626 auf 4477; Streckenarbeiter: von 3007 auf 2898; Werkstättenpersonal: von 5568 auf 5299; Wagen- und Kesselreiniger: von 1248 auf 1195.

Imposante Versammlung der englischen Eisenbahner in Bradford. (ITF) Die drei grössten englischen Eisenbahnerverbände, welche der I.T.F. angeschlossen sind, haben die englischen Eisenbahner zu einer Einberufen. Es wurde eine Entschliessung angenommen, in der es heisst,

dass diese Eisenbahner-Massenversammlung von den leitenden Instanzen der Personalorganisationen einberufen wurde, um zu versuchen, eine Plattform zu bilden, die gestattet, alle Kräfte der Eisenbahner zu vereinigen, um die Rückgängigmachung der Lohnkürzungen und Verschlechterungen in bezug auf Ueberstunden, Nacht- und Sonntagsarbeit durchzusetzen und jedem Versuch, ein Zwangsschiedsgerichtsverfahren gleich welcher Art einzuführen, heftigen, organisierten Widerstand entgegenzusetzen.

Vor einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in der Schweiz. (ITF) Im Schweizerischen Bundesrat wurde während einer Debatte über die Bundesbahnen von bürgerlicher Seite ein Bericht unterbreitet, in dem daraufhingewiesen wurde, die Arbeitszeit des Personals sei ungenügend und schlecht ausgefüllt. Ein sozialistisches Fraktionsmitglied erinnerte daran, dass der Personalbestand in den Jahren 1920 bis 1933 um 23,6% vermindert wurde, während der Verkehr um 72,5% angewachsen ist. Durch die Abschaffung von Bahnübergängen war die Entlassung von 678 weiblichen Schrankenwärttern möglich. Es gibt 1340 Streckenarbeiter weniger, weil die Eisenbahn diese Arbeiten Privatunternehmern anvertraut. Das Bahnhofspersonal wurde um 2413 Mann, das Zugpersonal um 101, das Lokomotivpersonal um 309, die Wagenputzer um 868 und die Arbeiter in den Werkstätten und Hauptdepots um 1215 Mann eingeschränkt.

Und dabei wollen gewisse Kreise eine "Reorganisation" der Bundesbahnen und einen 15 bis 20%igen Gehaltsabbau.

Wohin führen die ständigen Sparmassnahmen an den Betriebskosten? (ITF) Man kann in letzter Zeit beobachten, wie sich manche Eisenbahngesellschaften in Ländern, wo eine vorübergehende Besserung der wirtschaftlichen Lage eingetreten ist, in stets grösserem Masse erlauben, Arbeitszeitgesetze zu übertreten, während das Personal infolge des beständigen und immer grössere Kreise ziehenden Abbaues in den letzten Jahren den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs nicht mehr gerecht werden kann. Den Eisenbahnen scheint es nicht unbekannt zu sein, dass ihre Arbeitnehmer dem zunehmenden Verkehr nicht mehr gewachsen sind. Im Organ der Internationalen Vereinigung der Eisenbahn-Verwaltungen, worin das Ergebnis einer Erhebung über die Weltkrise und die Eisenbahnen veröffentlicht wird, ist folgende kurze Bemerkung zu lesen: "Möglicherweise wird es mit der Wiederkehr günstigerer Verhältnisse manchen Eisenbahnen schwer fallen, den grösseren Anforderungen gerecht zu werden."

Untersuchung über die Herzkrankheiten unter dem Lokomotivpersonal der Niederlande. (ITF) Gelegentlich der Untersuchung, welche die I.T.F. über die Herzkrankheiten unter dem Lokomotivpersonal, soweit sie als Berufskrankheiten zu gelten haben, eingeleitet hat, teilte der holländische Eisenbahnerverband der I.T.F. mit, ein Spezialarzt habe sich bereit erklärt, sich mit dieser Frage besonders zu befassen. Auch der Chef des Traktionsdienstes, der medizinische Berater der niederländischen Eisenbahnen, der Vorsitzende der niederländischen Vereinigung der kontrollierenden Aerzte (Vertrauensärzte von Krankenkassen) und der medizinische Mitarbeiter der sozialistischen Presse haben ihr Interesse für diese Angelegenheit bekundet.

Die Untersuchung ist nun unter Mitwirkung der Eisenbahndirektion eingeleitet worden.

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen in Belgien bedroht. (ITF) Die belgische Regierung hat den Kammern ein neues Programm zur Entlastung des Staatshaushaltes unterbreitet. Es enthält Bestimmungen, die, was die Eisenbahner betrifft, Anlass zur Beunruhigung gibt, denn danach hat es sich auf allgemeine Verschlechterung seiner Lage, sowohl was Entlohnung, Vorrückung, Arbeitsbedingungen, Pensionsregelung u. dgl. betrifft, gefasst zu machen.

Mit Hilfe dieses Deflationsprogrammes wäre es dem Staate möglich, willkürlich die Ausübung von 2 oder / zu verbieten oder ihm passende Regelungen zu treffen, statutarische Bestimmungen über Organisation, Tätigkeit, Zuständigkeit oder Verfahren von Körperschaften, die bei den geplanten Sparmassnahmen in Betracht kommen, kurzerhand zu ändern oder zu ergänzen, das Pensionsverfahren neu zu regeln, alle Massnahmen zu einer wirtschaftlicheren Betriebsführung und besseren Koordinierung im Transportwesen zu treffen u. a. m.

auffallend ist, so schreibt das Organ der belgischen, der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahnerorganisation, "dass eine mit einem solchen Text bewaffnete Regierung den Eisenbahnern und den Arbeitern des Staates und der öffentlichen Betriebe die schwersten Hiebe versetzen könnte". Die führenden Instanzen der Eisenbahnergewerkschaften haben an die Regierung eine Anfrage gerichtet, um von ihr zu erfahren, wie sie die Personalordnung und die für die Witwen und Waisen geschaffene Pensionsregelung zu respektieren gedenkt.

Die Zeitung "L'Indépendance", lässt sich hierzu folgendermassen aus: "In der Begründung ist angeführt dass die Regierung alles tun wird, was in ihrer Macht steht, um die belgische Nationale Eisenbahngesellschaft instand zu setzen, ihre Tarife ohne Erschütterung ihres finanziellen Gleichgewichtes herabzusetzen. Jedermann weiss, und die Eisenbahner wissen es am ersten, dass, da alle Sparmassnahmen technischer Natur bereits durchgeführt sind, dieser Anpassungsprozess nur vollzogen werden kann, indem diese ungeheure Unternehmung in einen seiner wirtschaftlichen Bedeutung entsprechenden Industriebetrieb umgewandelt wird."

Wird diese Art Deflation auf Kosten der Eisenbahner erkauft?

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

£ 2.-- Mindestwochenlohn für englische Lastwagenführer (I.T.F.) Die in England eingesetzten Verkehrskommissare haben u.a. auch über die Zulassung von Kraftverkehrsunternehmen zu entscheiden. Wie nun bekannt wird, erklärte der Verkehrskommissar für East Midlands vor einigen Tagen einem Antragsteller in Leicester, er werde die Konzession nur erteilen, wenn der Lastwagenführer mindestens einen Wochenlohn von £ 2.-- erhalte. Auf die Mitteilung es würden 35 s. wöchentlich bezahlt erwiderte der Kommissar, einen solchen Lohn erwarte man in der Wildnis von Lincolnshire, nicht aber in einer grossen Industriestadt wie Leicester. Ein anderer Antragsteller, der offenbar hiervon Kenntnis erhalten hatte, suchte um die Lizenz für einen dritten Lastwagen beim Leicester Kommissar nach. Zur Unterstützung seines Antrages bemerkte er, er zahle £ 2. und 5 s --"seit 10 Minuten".

Forderungen des argentinischen Strassenbahnpersonals (I.T.F.) Einem auftrage seines vor kurzem abgehaltenen Kongresse gemäss, richtete der argentinische Strassenbahnerverband an den Präsidenten der Abgeordnetenversammlung ein Gesuch, worin die Kammer gebeten wird, bei der Behandlung des Problems der Zusammenarbeit der verschiedenen öffentlichen Verkehrsbetriebe der Hauptstadt auch den Interessen der Strassenbahnerschaft Rechnung zu tragen, die trotz der bei ihrer Berufsausübung an sie gestellten besonderen Anforderungen und Verantwortung nicht im Genusse der selben Rechte und Vorteile stehen wie die übrigen Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe. In dem Schreiben sind u. a. folgende Forderungen aufgestellt worden: Auszahlung eines Monatslohnes an sämtliche Strassenbahnbediensteten, Fortzahlung des Lohnes bei erwerbsunfähiger Krankheit für die Dauer von höchstens 45 Tagen; voll bezahlter jährlicher Urlaub von 14tägiger Dauer; Lohnordnung mit Aufbesserungen entsprechend der Anzahl Dienstjahre; freie Dienstkleidung, der Jahreszeit angepasst, für das Fahrpersonal und Arbeitskleider für das Personal in den anderen Dienstzweigen.

Ferner drängt die Organisation auf eine Personalvertretung im Verwaltungsrat des neu zu schaffenden öffentlichen Verkehrsbetriebes, der eine Zusammenfassung der bisherigen öffentlichen Verkehrsunternehmen darstellen wird, sowie auf eine möglichst schnelle Lösung dieses dringenden Problems.

Wiedereinstellung zweier Strassenbahnbediensteten in Zaragoza (Spanien) (I.T.F.). Nach dem kürzlichen Generalstreik in Zaragoza beschloss die Strassenbahngesellschaft, zwei Bedienstete, die beim Streikausbruch als Aushilfen arbeiteten zu entlassen. Diese Massnahme bedeutete eine Verletzung der zwecks Aufhebung des 36tägigen Streikes getroffenen Vereinbarung--danach durften keine Massregelungen erfolgen--, weshalb die Gewerkschaft die beiden Bediensteten veranlasste bei der Paritätischen Kommission Einzelklagen anhängig zu machen. Nach vielen Schwierigkeiten, hauptsächlich wegen des Widerstandes von Arbeitgeberseite, wurde den Arbeitern Recht zuerkannt. Sie haben den Dienst wieder aufgenommen, auch ihre Forderung auf Nachzahlung des Lohnes seit der Entlassung ist erfüllt worden.

Lohnherabsetzung im Amsterdamer und Rotterdamer Hafenbetrieb. (I.T.F.)
Bekanntlich kündigten die Hafenbetriebsunternehmer von Rotterdam und Amsterdam den Tarifvertrag zum 1. Mai d. J. und forderten eine Herabsetzung des Mindest-Taglohnsatzes von Fl. 5,20 auf Fl. 4,75 d. i. 8,7%. Ferner verlangten sie eine Reihe anderer Verschlechterungen, z. B. Abschaffung der obligatorischen Urlaubsregelung für die losen Arbeiter, Senkung des Garantielohnes für die festen Arbeiter, Abschaffung des Zuschlages für Arbeit am Samstag-Nachmittagen u. dgl. Die Anträge der Unternehmer waren in dieser Form für die Vorstände der in Frage kommenden Hafenarbeiterverbände unannehmbar. Sie waren jedoch der Auffassung, dass auf dem Verhandlungswege eine Einigung erzielt werden musste. Schliesslich wurde eine Vereinbarung getroffen auf der Grundlage einer Senkung des Mindest-Taglohnes um 6%, wodurch der Lohn auf Fl. 4,88 herabgesetzt wurde. Bei einer Urabstimmung unter den Mitgliedern des der I.T.F. angeschlossenen Transportarbeiterverbandes wurden nicht genügend Stimmen gegen die Annahme der Vereinbarung aufgebracht, sodass am 16. Juli die neue Lohnregelung in Kraft getreten ist.

Erfolgreicher Streik der Hafenarbeiter von Pärnau. (Estland) (I.T.F.)
Am 29. Juni d. J. traten die Hafenarbeiter von Pärnau unter der Führung des Hafenarbeiterverbandes (Mitglied der I.T.F.) zur Erzielung einer Verbesserung ihrer Lohn- und Arbeitsverhältnisse, bis auf den letzten Mann in den Streik. Der Streik wurde nach einigen Tagen erfolgreich aufgehoben, nachdem der Verkehrsminister vermittelnd eingegriffen und Verhandlungen stattgefunden hatten.

Die Löhne wurden allgemein erhöht, manche Lohnsätze um 20%. In der mit dem Verband getroffenen Vereinbarung wird er Achtstundentag sowie Zahlung eines Ueberstundenzuschlages von 50% garantiert. Ferner wird ein Registriersystem eingeführt, sodass künftig im Hafenbetrieb nur noch registrierte Arbeiter zugelassen werden. Zur Beilegung von Streitfragen wird eine paritätisch zusammengesetzte Kommission ins Leben gerufen, die sich aus 3 Vertretern der Unternehmer, 3 Vertretern der Hafenarbeiter und dem Hafenmeister als Vorsitzenden zusammensetzt. Die Vereinbarung gilt bis 1. März 1934. Sie läuft stillschweigend auf ein Jahr weiter wenn sie nicht jeweils vor Ablauf dieses Datums gekündigt wird.

SEELEUTE.

Schöne Errungenschaften der französischen Seeleute auf gesetzlichem Wege (I.T.F.) In den letzten Jahren haben eine Reihe französischer Reeder die Löhne ihres Personals um 10 bis 25% herabgesetzt. Nun haben dieses Jahr, dem Beispiele der Gesellschaft der Vereinigten Verfrachter, die nach wiederholtem Aufschub am 15. März eine 10%ige Lohnsenkung durchführte, folgend, die grossen Schiffahrtsgesellschaften ihrerseits einen Lohnabzug auferlegt. Die französische Kammer stimmte am 17. Mai für einen Gesetzentwurf zur Unterstützung der Reeder--der eigentliche Zweck ist die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in der Seeschifffahrt und Aufrechterhaltung der Lohnsätze--der am 5. Juli in seiner endgültigen Fassung, mit einigen vom Senat vorgeschlagenen Aenderungen, angenommen wurde, In Paragraph 7 dieses Gesetzes sind Sicherheiten in bezug auf die Arbeit und Entlohnung der Seeleute aufgenommen worden. Dadurch eröffnen sich für die französische Seemanns-Föderation günstige Aussichten für ihre zukünftige Entwicklung.

Erneuerung des Kollektivvertrages der Fischer in der Bretagne. (I.T.F.)
Am 30. Juni lief der von den Reedern mit einer Forderung auf 10%ige Heuerkürzung gekündigte Kollektivvertrag für die Hochseefischerei der Bretagne (mit Hafen Lorient) ab. Die französische Seeleuteföderation leitete sofort Verhandlungen mit den Reedern ein mit dem günstigen Resultat, dass der alte Vertrag unter Beibehaltung der bisherigen Lohn- und Arbeitsbedingungen verlängert wurde.

Der japanische Seemannsverband erklärt sich mit den amerikanischen Hafenarbeitern und Seeleuten solidarisch. (I.T.F.) Nach Ausbruch des Hafenarbeiterstreiks an der Westküste Amerikas Anfang Mai--bekanntlich dehnte sich die Streikbewegung auf die Seeleute weiter aus--traf der japanische Seemannsverband Massnahmen für den Fall, dass versucht werden sollte, in Japan Streikbrecher anzuwerben. Der Verband hat daher seinen Ortsgruppen die Weisung erteilt, alle japanischen Besatzungen aufzufordern, keine Handlung zu begehen, wodurch sie die internationale Solidarität verletzen oder die Streikbewegung schädigen können. Insbesondere wurde gebeten, keine Ladearbeiten an Schiffen zu verrichten.