

PRESSEBERICHT



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

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

No. 17

den 20. August 1934.

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

Der jugoslawische Eisenbahnerverband definitiv verboten. (I.T.F.)

Der der I.T.F. angeschlossene jugoslawische Eisenbahnerverband hat von der zuständigen Behörde den Bescheid bekommen, dass er ab 26. Juli 1934 als definitiv verboten und aufgelöst gilt. Das Eisenbahnministerium hat gleichzeitig alle Direktionen beauftragt, gegen jeden, der noch Mitglied des Verbandes sein sollte, streng vorzugehen.

Die jugoslawische Reaktion hat also ihren Willen durchgesetzt. Das Verbot des Verbandes unserer jugoslawischen Kollegen ist schon seit längerer Zeit zu gewärtigen. Die Behörden haben bisher dem im Jahre 1925 gegründeten Verband nicht anerkennen wollen und ihn daher nur "geduldet". Im Oktober 1933 hat jedoch die Regierung den Verband verboten. Es ist dann den jugoslawischen Genossen mit Hilfe der Bruderverbände anderer Länder gelungen, die völlige Auflösung zu verhindern; der Verband durfte weiterhin Privateisenbahner und Pensionisten organisieren, somit in einer wenn auch nicht restlosen Legalität weiterwirken. Die reaktionären Behörden haben unserem Verband jedoch viele Schwierigkeiten in den Weg gelegt, bis er schliesslich überhaupt verboten wurde.

Das sich so oft demokratisch gebärende Jugoslawien reiht sich also selber in die Länder ein, die ihre durch Unterzeichnung des Friedensvertrages auf sich genommene Verpflichtung zur Gewährung der Koalitionsfreiheit grob verletzen.

EISENBAHNER

Teilweise Aufhebung der Lohnsenkungen in Grossbritannien. (I.T.F.)

Auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Personalorganisationen und den Gesellschaften erfahren die Löhne der englischen Eisenbahner, die im Jahre 1931 allgemein um 2½%, und, soweit es sich um Gehälter von über 40 s wöchentlich oder £ 100 jährlich handelt, um weitere 2½% gesenkt wurden, eine Verbesserung. Ab 1. Oktober wird die besondere Kürzung von 2½% an den 40 s wöchentlich oder £ 100 jährlich übersteigenden Einkommen auf die Hälfte, d.i. 1¼% herabgesetzt und ab 1. Januar 1935 überhaupt aufgehoben. Es bleibt somit die allgemeine Senkung von 2½% fortbestehen. Die neue Vereinbarung kommt 300 000 Eisenbahnbediensteten zugute.

Entlassung von 1300 Werkstättenarbeitern in Grossbritannien. (I.T.F.)

Durch einschneidende Rationalisierungsmassnahmen sind in der Woche vom 5. bis 11. August in Swindon (bei der Great-Western Railway, Grossbritannien) 400 Werkstättenarbeiter entlassen worden. Infolge Einführung von Arbeit am laufenden Band sollen weitere 900 Arbeiter entlassen werden. Zu einer Lokomotivüberholung sind durch die Rationalisierung und Vereinheitlichung der Maschinentypen statt wo bisher 30, nur noch etwa 12 Tage nötig. Die erwähnten 900 Arbeiter sollen im Laufe der kommenden 6 Monate entlassen werden. Bei den ungeschulten oder angelernten Arbeitern wird auf das Dienstalter Rücksicht genommen.

Ein radikaler Spruch. (I.T.F.) Im Juli forderten die Eisenbahner der Mobile and Ohio-Bahn, unterstützt von 14 der 21 amerikanischen Eisenbahnerverbände, die gleichen Löhne, wie sie den Bediensteten bei den Bahnen 1. Klasse der Vereinigten Staaten gezahlt werden. Die Gesellschaft antwortete darauf, sie werde die monatlich gezahlte Gesamtlohnsumme um \$ 100.000 erhöhen, eine stillschweigende Anerkennung, dass sich die Löhne ihrer Eisenbahner um \$ 100.000 unter dem allgemeinen Stand bewegen. Ein vom Präsidenten der Vereinigten Staaten einberufener Notausschuss (Emergency Board) hat nun einen Spruch gefällt, wonach die Gesellschaft zu einer Lohnerhöhung in dem genannten Gesamtbetrag verurteilt wurde. Die Gesellschaft wollte sich diesem Spruch mit der Begründung, dass es ihr an den nötigen finanziellen Mitteln fehle, nicht unterwerfen, worauf der Ausschuss erklärte, es sei Sache der Gesellschaft, die erforderlichen Mittel entweder durch eine private Anleihe oder durch entsprechende Anträge bei den Behörden zu beschaffen.

Die Eisenbahngesellschaften in den Vereinigten Staaten gegen eine Unterstützungs- und Pensionskasse. (I.T.F.) Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten haben gegen das neue Gesetz zur Schaffung einer Pensions- und Unterstützungskasse für das Eisenbahnpersonal, das vom Parlament bereits angenommen wurde, eine Pressekampagne eingeleitet.

Durch ihre Presseagenten lassen nun die Gesellschaften erklären, das Pensionsgesetz mitsamt den Massnahmen, die es im Gefolge hat, verursache ihnen eine jährliche Mehrausgabe von \$ 359.000.000. Die Gesellschaften durchzuführen wollten, die ihnen ca. \$ 300.000.000 jährlich einbringen müsste. Dieser Plan ist von der "Interstate Commerce Commission" und anderen wirtschaftlichen Organisationen recht übel aufgenommen worden. Ein einflussreiches Mitglied aus Industrie- und Automobilverkehrskreisen (Automobile Association of America) hat unter Hinweis auf den gegenwärtigen Aufschwung im Verkehrsgewerbe erklärt, die Gesellschaften müssten sich mit einem Stück Kuchen begnügen und dürften nicht so schleckerhaft sein.

liessen durchblicken, dass sie eine Erhöhung der Gütertarife/
Protest der französischen Eisenbahner wegen willkürlicher Verhaftung von Lokomotivbediensteten. (I.T.F.) Nach der Eisenbahnkatastrophe auf der Station Avignon in der Nacht vom 11. auf 12. August ist der Lokführer des Schnellzuges Genf-Vintimille verhaftet worden. Gegen dieses willkürliche Vorgehen hat die französische Eisenbahnerföderation alsbald Protest eingelegt. Vor der Arrestierung rechtschaffener Arbeiter ist erst festzustellen, was die Ursachen eines Unglücks sind und wer der Schuldige ist. Aber nur allzuoft, auch hier wieder, hält sich unsere Klassenjustiz nicht an die wahren Schuldigen. Man kann doch viel besser mit einem Arbeiter, der mit der Regierung nichts gemein hat, abrechnen als mit den Generalpächtern der Eisenbahn!

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Das Pensionsproblem bei den interkommunalen Strassenbahnen Hollands. (I.T.F.) Man befasst sich in Holland schon seit etwa 15 Jahren mit der Frage der Schaffung einer einheitlichen Pensionsregelung für sämtliche Bediensteten der interkommunalen Strassenbahnen und Lokalbahnen. Eine s. Zt. gebildete Ministerialkommission hat hierzu einige Gutachten abgegeben, worin sie sich für eine allgemeine Regelung in Anlehnung an die bei den Eisenbahnen gültige aussprach, zu praktischen Resultaten hat dies aber bisher noch nicht geführt. Auf die wiederholten Vorstellungen der Organisation des Personals der Eisen- und Strassenbahnen bei der Kommission hat diese erklärt, sie habe ihre Verhandlungen mit der Unternehmerorganisation über die Einführung einer allgemeinen Pensionsregelung eingestellt, da die Aussicht auf Verwirklichung eines derartigen Planes stets mehr schwinde und die Regierung immer weniger geneigt sei, sich finanziell daran zu interessieren. Nach Ansicht der Kommission wäre der Plan nur bei einem entschiedenen Wiederaufstieg der Wirtschaft, der eine starke Belebung des Kleinbahnverkehrs im Gefolge haben würde, durchführbar. Glücklicherweise haben inzwischen eine Reihe von Bahnbetrieben von sich aus Pensionskassen für ihr Personal errichtet.

Lohnerhöhung für über 100.000 Mitglieder des englischen Transportarbeiterverbandes. (I.T.F.) Nach dem Jahresbericht des Hauptvorstandes der englischen Transportarbeiterorganisation über 1933 machte sich der Erfolg der Lohnbewegungen des Verbandes besonders im letzten Vierteljahr bemerkbar. Einem Vorstandbeschlusse gemäss wehrte sich die Organisation hartnäckig gegen alle weiteren Anschläge auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen; sie machte sich zur Aufgabe, die nach Einsetzung der Krise von 1931 erfolgten Lohnsenkungen soweit irgend möglich wiedergutzumachen. Nach dem Berichte wurden für über 100.000 Mitglieder Lohnherabsetzungen aufgehoben bzw. eine Lohnaufbesserung durchgesetzt. Die volle Auswirkung der neu eingeschlagenen Taktik zeige sich jedoch erst im Jahre 1934.

Mindestvorschriften über Lohn- und Arbeitsbedingungen der englischen Kraftverkehrsarbeiter. (I.T.F.) Mit der Annahme eines Berichtes durch das National Joint Conciliation Board for the Road Motor Transport Industry (eine für das ganze Land zuständige paritätische Schlichtungsstelle für den Güterkraftverkehr) wurde den jahrelangen Bemühungen des englischen Transportarbeiterverbandes, im Kraftverkehrsgewerbe und auf dem Gebiete der Arbeitsbedingungen der im demselben beschäftigten Arbeitnehmer einigermaßen Ordnung zu schaffen, die Krone aufgesetzt. Hier sei kurz erwähnt, dass in dem Berichte Mindestlöhne und Mindestvorschriften über die allgemeinen Arbeitsbedingungen im gesamten Güterkraftverkehrsgewerbe von England und Wales festgelegt sind, unter die direkt oder indirekt über 150 000 Arbeiter fallen. Obgleich die Mindestsätze nicht für alle Arbeitgeber obligatorisch sind, so sind doch Abfassung und Umstände der Annahme des Berichtes derart, dass sich auf die Dauer nur wenige davon drücken können.

Wir werden auf diese schöne Errungenschaft der englischen Gewerkschaftsbewegung noch näher eingehen.

Der Konflikt in den Häfen von Neuseeland. (I.T.F.) Im Februar d.J. forderte die Hafentarbeiterorganisation Neuseelands (Australien) den Abschluss eines neuen Kollektivvertrages, da der alte nicht mehr in Kraft war und gleichzeitig eine Lohnerhöhung, wodurch die vor Jahren durchgeführte 10%ige Senkung wieder gutgemacht werden sollte. Die Unternehmer waren allerdings bereit, einen neuen Vertrag abzuschliessen, wollten aber von einer Lohnaufbesserung nichts wissen. Statt dessen wünschen sie ein gerechteres Arbeitsverteilungssystem. Seit Februar ist man bei den Verhandlungen nicht weitergekommen; die Lage verschärft sich immer mehr. In den letzten Monaten verdienen die Docker wöchentlich im Durchschnitt noch keine £ 2.5.-, d.i. 35 bis 50% weniger als vor einigen Jahren.

Der Vorstand der Hafentarbeiterorganisation hat in seiner letzten Sitzung Anfang Juni endgültige Beschlüsse gefasst, die nun den verschiedenen Sektionen zur Stellungnahme unterbreitet werden.

Ein neuer Vertrag bei der Hafenbetriebsgesellschaft Stockholm. (I.T.F.) Die Stockholmer Hafentarbeitergewerkschaft hat mit der Gesellschaft, welche den Freihafenbetrieb aufrecht erhält, einen neuen Kollektivvertrag abgeschlossen. Der Wochenlohn der festen Hafentarbeiter wurde um Kr. 3 herabgesetzt, sodass sie jetzt nur noch 70 Kronen verdienen. Der Stundenlohn der losen Arbeiter wurde auf Kr. 1,30 gesenkt, was eine Verminderung von 5 Öre bedeutet. In bezug auf die Entschädigung im Falle von Krankheit und Unfall konnten bedeutende Verbesserungen erzielt werden. Früher wurde den festen Arbeitern bei Krankheit 8 Wochen lang der volle Lohn und 16 Wochen der halbe Lohn weiterbezahlt, den losen Arbeitern ausser der gesetzlichen Entschädigung eine Zulage von Kr. 5 taglich während 5 Wochen und von Kr. 3 taglich während weiterer 8 Wochen. Von jetzt ab erhalten die festen Arbeiter bei Unfall den vollen Lohn 8 Wochen lang und darnach 2/3 während 18 Wochen, die losen Arbeiter dagegen 2/3 während 26 Wochen. Das Krankengeld, das früher 2/3 des Lohnes während 5 Wochen und die Hälfte des Lohnes während weiterer 5 Wochen ausmachte, beläuft sich nun auf 2/3 bei einer Unterstützungsdauer von 26 Wochen. Ferner haben die Arbeitnehmer bei Krankheit sowohl wie bei Unfall statt des vollen Lohnes Anspruch auf Krankenhausbehandlung. Der jährliche Urlaub wurde ebenfalls um 2 Tage verlängert; er beträgt für neu eingestellte Arbeiter 10 Tage, nach 3 Jahren 12, nach 6: 14 und nach 9 Jahren 16 Tage. Der Urlaub für die losen Arbeiter dauert 6 Tage. Was die übrigen Arbeitsbedingungen betrifft, so gilt das bisher Vereinbarte auch für die Zukunft.

Der neue Vertrag gilt bis 1. Januar 1936. Er kann unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist gekündigt werden.

SEELEUTE

Verlängerung des Tarifvertrages für die holländische Seeschifffahrt. (I.T.F.) Der Kollektivvertrag für die holländische Seeschifffahrt ist zum zweiten Mal auf einen weiteren Monat verlängert worden. Er gilt bis Ende August, sofern die Verhandlungen nicht vor diesem Datum zu einem Resultat geführt haben. Der von den Reedern gekündigte Vertrag lief Ende Juni ab.

Wenn die Kommunisten Lohnerhöhungen durchsetzen! (I.T.F.) Bei dem kürzlichen Seemannsstreik in Dänemark schloss die kommunistische Leitung der Seeheizerorganisation mit einer Anzahl kleinerer Reedereien einen Sondervertrag ab. Zu diesen Firmen gehörte auch die Reederei "Trio". Bei dieser wurde eine "Heueraufbesserung von 25% erzielt". In der ganzen kommunistischen Presse hallte das Triumphgeschrei wider: "Das ist etwas anderes, als reformistischer Verrat! Hier sieht man die Resultate einer revolutionären Aktion! So muss man vorgehen."

Schauen wir uns nun diese "Heueraufbesserung" etwas genauer an. Die fragliche Reederei besitzt 4 Fahrzeuge: "Teddy", "Trio", "Tempo" und Poul Møller" mit Namen. Nach dem alten Vertrag galt für das auf diesen Schiffen fahrende Maschinenpersonal das Dreiwachensystem. Nun werden an Bord dieser Schiffe nur 2 Heizer beschäftigt. Man zahlte ihnen für die über 8 Stunden täglich hinausgehende Arbeitszeit Kr. 1,22 pro Stunde. Sie machten am Tage, einschliesslich Reinigung der Unterkunftsräume und der zum Aschehieven benötigten Zeit durchschnittlich 5 Überstunden auf See, wofür sie im Tage ca. Kr. 6,10 extra verdienten.

Nach dem neuen Vertrag ist die Reederei berechtigt, mit nur 2 Heizern zu fahren unter der Bedingung, dass sie eine Heueraufbesserung von 25% gewährt. Die Reeder sparen somit 50% des Lohnes eines dritten Seemannes ein (eigentlich mehr, da diese Arbeit mit Überstunden entschädigt werden musste). Es ist nicht schwer, zu sehen, auf welcher Seite der Vorteil ist. Heute bekommt ein Heizer Kr. 162.-- monatlich, plus 10% Zuschlag, plus 25% Erhöhung auf den Gesamtbetrag, insgesamt Kr. 215.--. Früher bekam er monatlich Kr. 172.--, zuzüglich Kr. 6,10 pro Tag auf See, d.i., wenn man die Tage auf See mit 30 annimmt, insgesamt Kr. 355.--. Das Einkommen ist also um nahezu 40% gesunken. Angenommen, das Fahrzeug ist nur 20 Tage im Monat auf See, so hätte die Heuer nach dem alten Vertrag Kr. 294.-- betragen, gegen Kr. 215.-- jetzt. In Wirklichkeit ist also diese "25%ige Heueraufbesserung" eine Herabsetzung von 27%. Das ist in der Tat ein schönes Resultat!

Ausserdem hat der Reeder die beiden organisierten Heizer auf dem Dampfer "Teddy" entlassen und an deren Stelle einen Heizer und einen Stallknecht genommen, bis zur Stunde haben die kommunistischen Anführer aber noch nicht den geringsten Protest dagegen verlauten lassen. "So muss man vorgehen."

Die Solidarität der Chinesen. (I.T.F.) Ein englischer Seemann, Mitglied der Ortsgruppe Kanton des chinesischen Seemannsverbandes, der 10 Jahre lang als Kapitän im Dienste einer der grössten chinesischen Reedereien gestanden hat, ist kurzerhand entlassen worden, als er gerade einen sechsmonatigen Erholungsurlaub nach England antreten wollte. Da er keine Zeit mehr hatte, vor seiner Abreise Schritte zu unternehmen, kehrte er nach seinem Urlaub nach China zurück, um seinen Posten wiedereinzunehmen. Da die Gesellschaft ablehnte, ihn wiedereinzustellen, bat er die chinesische Seemannsorganisation, sich um seinen Fall anzunehmen. Nach langwierigen Verhandlungen kam man zu einer befriedigenden Lösung. Der Engländer wurde nicht mehr beschäftigt, dagegen musste ihm die Gesellschaft für seine Reisekosten £ 80.-- vergüten, ferner eine Entschädigung von 1.200 Hongkong Dollar auszahlen und ihm ein Zeugnis ausstellen.

Dieser schöne Beweis praktischer Solidarität seitens der chinesischen Organisation verdient, hier erwähnt zu werden.