



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. 18

den 3. September 1934.

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

EISENBAHNER.

Ein Feldzug der kapitalistischen Presse gegen den Kollegen Bratschi, Sekretär des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes. (I.T.F.) Unter der Anschuldigung, im Verbandsorgan der Eisenbahner vertrauliche Mitteilungen veröffentlicht zu haben, von denen er in seiner Eigenschaft als Verwaltungsratsmitglied der Schweizerischen Bundes-Bahnen Kenntnis erlangt hat, leitete die rechtsstehende Presse eine erbitterte Kampagne gegen Bratschi ein. Es ist deshalb wichtig, dieser Sache hier Erwähnung zu tun, weil sie weit über die Person Bratschis hinausreicht. Ausser ihm will man der Organisation der Eisenbahner mitsamt ihren Errungenschaften, dem Föderativ-Verband des Eidgenössischen Personals, dessen Vorsitzender Bratschi ist, und schliesslich der Gewerkschaftsbewegung als solcher und der gesamten Arbeiterschaft einen Hieb versetzen.

Zu lange Arbeitszeit bei den holländischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Infolge des im Laufe der letzten Jahre durchgeführten einschneidenden Personalabbaues scheint der Bestand des holländischen Eisenbahnpersonals in der jetzigen Ferienzeit nicht mehr ausreichend zu sein, um den Anforderungen des starken Verkehrs gerecht zu werden. So ist es vorgekommen, dass ein Lokführer 70 bis 80 Stunden pro Woche Dienst tun musste. Soweit das übrige Fahr-, sowie das Bahnhofspersonal in Frage kommt, so herrschen auch dort in bezug auf die Arbeitszeit entsprechende Zustände.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Die Strassenbahnschaffner von Budapest haben nun das Recht, zu sitzen. (I.T.F.) Nach langjährigem Kampfe, unterstützt von den sozialdemokratischen Stadträten, hat man nunmehr den Strassenbahnschaffnern von Budapest, organisiert in der freien Gewerkschaft, das Recht zugestanden, sich während der Fahrt in die Wagen zu setzen, wenn eine genügende Anzahl freier Plätze vorhanden ist. Es hat sich gezeigt, dass die Bediensteten weniger müde werden. Die Strassenbahndirektion erwägt zur Zeit auch die Frage, ob den Führern ein solches Recht eingeräumt werden kann. Bei ihnen liegt die Hauptschwierigkeit darin, dass die Motoren so gebaut und angebracht sind, dass sie vom Personal nur stehend bedient werden können.

Eine Protestaktion der Kraftdroschkenchauffeure von Budapest. (I.T.F.) Am 3. August protestierten die Chauffeure von Budapest in einer stark besuchten Versammlung -- die Angestellten einer der grössten Kraftdroschkenbetriebe mussten der Versammlung fernbleiben, da ihnen von der Direktion verboten worden war, "an einer politischen Organisation teilzunehmen" -- gegen das Vorgehen der Innung der Taxameterbetriebe. Die Unternehmer hatten nämlich die Disziplinarstatuten eigenmächtig abgeändert, obwohl eine Änderung nur im Einvernehmen mit den Chauffeuren erfolgen darf. Laut der von der Versammlung angenommenen Entschliessung werden die Chauffeure

Urteile des Disziplinarausschusses nicht zur Kenntnis nehmen, solange die Innung nicht bereit ist, mit der Vereinigung der Chauffeure in Unterhandlung zu treten. Die einseitige Abänderung der Disziplinarvorschriften stellt eine Gesetzesverletzung dar, weshalb sich die Chauffeure beim Handels- und Verkehrsminister gegen die einseitige Massnahme der Unternehmer beschweren werden. Die Chauffeure fordern die Einsetzung eines paritätisch zusammengesetzten Disziplinarausschusses.

Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer über ganz England. (I.T.F.) Nach dem Gesetze über den Strassen- und Eisenbahnverkehr, das im Jahre 1933 vom englischen Parlament angenommen wurde, wird es sämtlichen konzessionierten Unternehmen des Kraftverkehrsgewerbes zur Pflicht gemacht, angemessene Lohn- und Arbeitsbedingungen zu gewähren. Während die Vorlage noch im Unterhaus behandelt wurde, nahm es die Regierung auf sich, die interessierten Parteien zu einer Konferenz einzuberufen, zu dem Zwecke, für den gesamten Kraftverkehr einen Apparat zur Schlichtung von Streitigkeiten aus dem Lohn- und Arbeitsverhältnis aufzuziehen. Diesem Versprechen gemäss wurde ein Nationaler Paritätischer Schlichtungsausschuss (National Joint Conciliation Board) ins Leben gerufen. Dort hat der englische Transportarbeiterverband (Transport and General Workers' Union) ohne weiteres die Frage der Löhne, Arbeitszeit und sonstigen Arbeitsbedingungen aufs Tapet gebracht. Es wurde ein aus Arbeitgebern und Gewerkschaften zusammengesetzter Unterausschuss gebildet, der die ganze Angelegenheit behandeln sollte. Dieser Unterausschuss arbeitete einen Bericht aus, den der Nationale Schlichtungsausschuss am 1. August gutgeheissen hat. Mit diesem wichtigen Dokument wurde zum ersten Mal versucht, in einem Lande eine allgemeine, zentrale Regelung zu treffen, um den Kraftverkehrsarbeitern auskömmliche Lohn- und Arbeitsbedingungen zu sichern. Man hofft, dass die ganze Regelung mit der Inkraftsetzung des Strassen- und Eisenbahnverkehrsgesetzes am 1. Oktober eingeführt wird. Obgleich die Unternehmer nicht gezwungen sind, die nun festgelegten Bedingungen einzuhalten, wird es für sie in Wirklichkeit doch äusserst schwierig sein, eine Konzession zu erlangen, wenn sie diese Standardregelung umgehen. Die in dem Berichte enthaltenen Bestimmungen sind Mindestbestimmungen, in vielen Fällen stellen sie aber im Vergleich zu den bisher geltenden Arbeitsbedingungen eine Verbesserung dar. In der Regelung ist ferner vorgesehen, dass in den Fällen, wo bessere Bedingungen als die im Berichte festgelegten bereits existieren, sie in Kraft bleiben müssen und nur im gegenseitigen Einverständnis geändert werden dürfen.

Es werden 5 Hauptlohngruppen, sämtliche in Verbindung mit der 48-Stunden-Woche, unterschieden. Eine Gruppe gilt für Stamm- und Fernverkehrslinien, eine für den Londoner Distrikt und 3 für lokale und beschränkte Dienste in den Provinzen. Folgende Mindestsätze gelten für die Stamm- und Fernverkehrslinien:

	<u>pro Woche</u>
Führer von Fahrzeugen mit einem Tragvermögen bis zu 2 t	60 s
Führer von Fahrzeugen mit einem Tragvermögen von 2 t, einschliesslich aller Fahrzeuge bis zu einem Ladegewicht von 12 t (Brutto)	65 s
Führer von Fahrzeugen mit einem Ladegewicht von mehr als 12 bis 22 t (Brutto)	70 s
Begleitmann (Erwachsener)	56 s

Bei den andern Gruppen, ausser der der Stamm- und Fernverkehrslinien, wurden die Fahrzeuge etwas anders eingereiht, u. z. gelten für diese folgende Sätze:

	<u>Gruppe 1</u>	<u>Gruppe 2</u>	<u>Gruppe 3</u>
Führer von Fahrzeugen mit einem Tragvermögen bis zu 1 t	52 s 6 d	49 s	45 s
Führer von Fahrzeugen mit einem Tragvermögen von mehr als einer bis einschliesslich 2 t	57 s 6 d	54 s	50 s
Führer von Fahrzeugen mit einem Tragvermögen von mehr als 2 bis einschliesslich 3½ t	62 s 6 d	58 s 6 d	54 s 6 d
Führer von Fahrzeugen von mehr als 3½ t bis einschliesslich 12 t Ladegewicht (Brutto)	65 s	61 s	57 s
Führer von Fahrzeugen von mehr als 12 t Ladegewicht (Brutto)	70 s	66 s	62 s
Begleitmann (Erwachsener)	56 s	52 s	48 s

Für Jugendliche sind besondere Sätze festgesetzt, die nur für Fahrzeuge mit einem Tragvermögen bis zu 30 cwt. (1 cwt. = 50,8 kg) gelten sollen. Bei schwereren Fahrzeugen gelten die für die Erwachsenen vorgesehenen Lohnsätze. Die Sätze für Jugendliche — diese gelten für eine Probezeit von 2 Jahren; in dieser Zeit wird der nationale Ausschuss die ganze Frage der Anstellungs- und Arbeitsbedingungen im Kraftverkehrsgewerbe nochmals zu prüfen haben — sind wie folgt:

	<u>Gruppe 1</u>	<u>Gruppe 2</u>	<u>Gruppe 3</u>
Jugendliche, im ersten Jahr	35 s	32 s 6 d	30 s
" , im zweiten Jahr	40 s	37 s 6 d	35 s

Nach zweijähriger Beschäftigung gelten die Sätze für Erwachsene. Die Sätze für London sind die selben, wie sie bisher gegolten haben. Sie wurden unter der Bedingung akzeptiert, dass sie, wenn erforderlich, eine Änderung erfahren, sobald eine von den Gewerkschaften eingereichte Forderung erledigt ist. Die jetzigen, einstweilen angenommenen Londoner Sätze sind:

	<u>pro Woche</u>
Führer von Fahrzeugen bis zu 1 t Tragvermögen	54 s
Führer von Fahrzeugen von 1 t Tragvermögen	58 s und 63 s
Führer von Fahrzeugen von 1 bis einschliesslich 2 t Tragvermögen	62 s und 63 s
Führer von Fahrzeugen von mehr als 2 bis 5 t Tragvermögen	68 s und 69 s
Führer von Fahrzeugen von über 5 t Tragvermögen	72 s und 73 s
Begleitmann	57 s
Begleitmann auf Dampfwagen	59 s

Der Bericht sieht eine garantierte Arbeitswoche von 48 Stunden, einschliesslich Arbeit in Garagen, vor.

Die Überstundenzuschläge sind: 12½% für die ersten 8 Überstunden, darnach 25%; 50% bei Arbeit an Sonntagen und 100% bei Arbeit an gesetzlichen Feiertagen.

Regelmässig beschäftigte Arbeitnehmer, die mindestens ein Jahr ununterbrochenen Dienst getan haben, sollen eine Woche bezahlten Urlaub erhalten.

Vorgeschlagen wird ferner die Schaffung Paritätischer Distrikts-Ausschüsse, denen die Aufgabe zufallen soll, sich mit örtlichen Arbeitsverhältnissen und Arbeiten besonderer Art zu befassen.

Man darf dem englischen Transportarbeiterverband zu dieser schönen Errungenschaft gratulieren.

Konflikt im Kraftdroschekengewerbe in Uppsala — Schweden. (I.T.F.)
In den meisten Städten Schwedens liegt der Kraftdroschkenbetrieb in Händen kleinerer Unternehmen. Meist fährt der Wagenbesitzer selber und hat er bestenfalls noch einen oder einige Hilfsfahrer. Als diese Kleinbetriebe die an sich schon lange Arbeitszeit im Frühjahr d. J. verlängern und auch noch sonstige Verschlechterungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen durchsetzen wollten, haben die Hilfsfahrer (Mitglieder des der I.T.F. angeschlossenen schwedischen Transportarbeiterverbandes) am 5. März den Streik erklärt, der heute noch fort-dauert. Während der bisher stattgefundenen Verhandlungen konnte man sich in einigen Punkten einigen; in verschiedenen anderen Punkten herrscht aber noch Uneinigkeit, so bezüglich des von den Besitzern

verlangten Lohnabbaues von 43 Kr. wöchentlich zuzüglich 5% der Einnahmen auf 35 Kr. zuzüglich 5% der Einnahmen.

Die Öffentlichkeit steht auf seiten der Arbeiter.

Die Hafendarbeiterlöhne in Antwerpen. (I.T.F.) Durch den plötzlichen und starken Sturz der Indexziffer in den letzten Monaten, wurde Anfang Juli der Mindestlohn, der sich nach der amtlichen Indexzahl richtet, auf Fr. 46.-- gesenkt.

Die Hafendarbeiterorganisation hat daraufhin bei der paritätischen Hafen-Kommission Anträge gestellt, um eine bessere Lohnregelung zu erlangen. Die darnach stattgefundenen Verhandlungen führten zu einer Einigung. In Abweichung von der bisherigen Regel, wonach jedem Rückgang der Indexzahl um 25 Punkte eine Lohnsenkung von Fr. 2.-- folgte, wurde vereinbart, dass der jetzige Lohn bis zu einem Rückgang des amtlichen Index um volle weitere 50 Punkte beibehalten wird. Künftige Lohnsenkungen dürfen ohne vorherige Verhandlungen nicht mehr erfolgen.

Sollte sich der Index wieder in aufsteigender Linie bewegen, so tritt auch bei den Löhnen die normale Steigerung von 2 Franken für je 25 Punkte wieder ein.

SEELEUTE.

Der Seemannsstreik in den Vereinigten Staaten eingestellt. (I.T.F.) Nach einer unter den gewerkschaftlich organisierten Mitgliedern vorgenommenen Abstimmung wurde der Seemannsstreik an der Küste des Stillen Ozeans, der seit 16. Mai d. J. gedauert hat, am 31. Juli aufgehoben.

Es wurden bei dieser Abstimmung 4 305 Stimmen für und 506 gegen die Einstellung des Streiks abgegeben. Bei der Aktion ging es bekanntlich darum, die Reeder zur Anerkennung der Seemannsorganisation zu zwingen.

Bei der Aufgabe des Streiks wurde zur Bedingung gemacht, dass die Organisation anerkannt wird und dass Verhandlungen zwischen den Parteien eingeleitet werden. Ferner sind alle Streikbrecher, die während der Bewegung angeworben wurden, wieder zu entlassen. Die Seeleute, welche sich an der Aktion beteiligt haben, dürfen nicht gemassregelt werden. Zur Wiedereinstellung brauchen sie die Arbeitsnachweise nicht mehr in Anspruch zu nehmen. Besonders dazu angewiesene Delegierte haben darüber zu wachen, dass bei der Wiedereinstellung gerecht vorgegangen wird.

Während der Streikbewegung haben die ganze Seemannschaft, alle Hafendarbeiter und die gesamte Küstenbevölkerung schönste Solidarität an den Tag gelegt.

Internationale Schifffahrtskonferenz. (I.T.F.) Seit einiger Zeit trägt man sich mit der Absicht, eine internationale Schifffahrtskonferenz einzuberufen, um den Schiffsverkehr auf eine gesündere Grundlage zu stellen und die ganze Situation im Schifffahrtsgewerbe zu verbessern.

Es wurden bereits mit verschiedenen nationalen Reederorganisationen Verhandlungen wegen Festsetzung des Datums der Konferenz geführt. Ursprünglich wurde der 1. Oktober vorgeschlagen, wahrscheinlich wird sie aber etwas später im gleichen Monat, u. z. in London, stattfinden.

BERICHTIGUNG.

In unserem Pressebericht vom 20. August 1934, No. 17, soll es in der Notiz, betitelt: "Wenn die Kommunisten Lohnerhöhungen durchsetzen!" (Seite 82, 3. Abschnitt, Zeile 7) statt: "Kr. 162.-- monatlich, plus 10% Zuschlag" heissen: "plus 10 Kronen Zuschlag".

BEILAGEN

Dieser Nummer liegen bei:

1. Luftfahrt.
2. Strassenbahner.