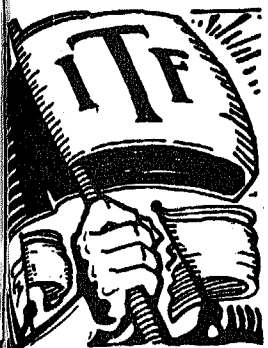


# PRESSEBERICHT



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

No. 23

Amsterdam,  
den 12. November  
1934

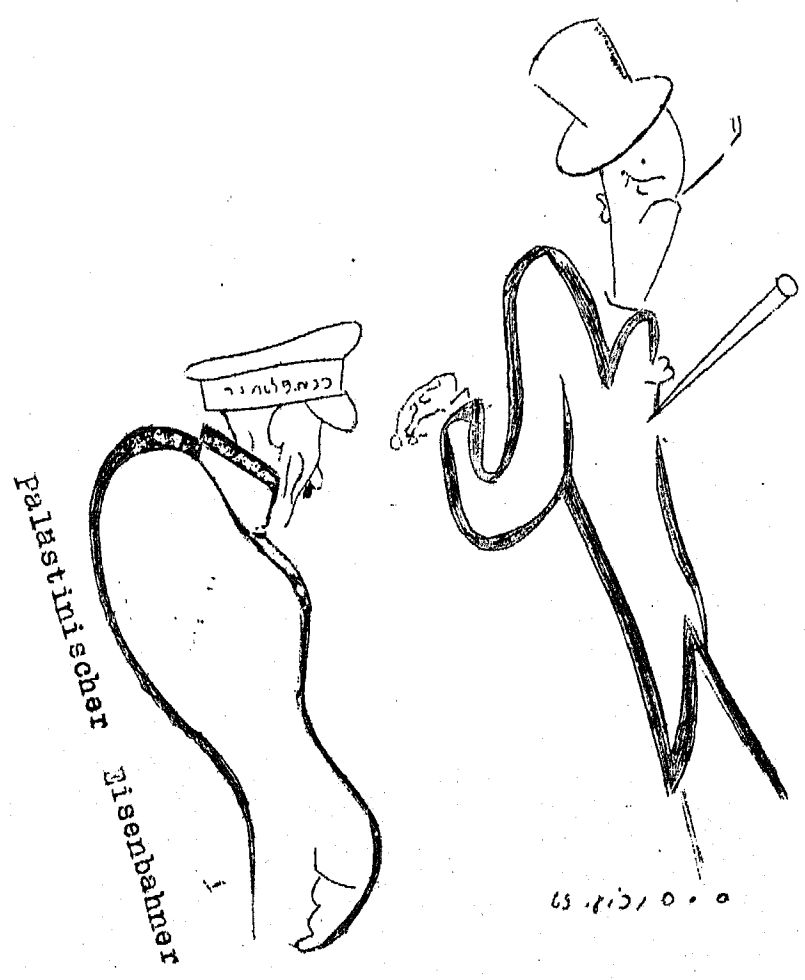
DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE,  
SOWIE IN ESPERANTO

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

## EISENBAHNER

כנסת לנגדיטי

(Englische Freigebigkeit)



„חובבת תרכבת תתב, סת בתנס, ת בענכד, ת תצ, נדנש נ, זס.“  
(סתוד התחונות)

(„Die Verwaltung der Palästinischen Eisenbahner hat  
beschlossen, den Taglohn der Arbeiter um 1 Piaster\*  
zu erhöhen“)  
(Aus dem Palästinischen Arbeitertagblatt  
"Davar")

\* 1 Piaster - schw. Fr. 0.15, Hfl. 0.07, Tsj. Kr. 1.20

Lohnerhöhung bei den kanadischen Eisenbahnen. (ITF) Die beiden grossen kanadischen Eisenbahngesellschaften haben in den letzten Jahren Lohnsenkungen durchgeführt, die durchschnittlich 15% ausmachen. Ab 1. Januar 1935 wird der Abbau auf 12% und nach dem 1. Mai n. J. auf 10% reduziert. 75 000 Eisenbahner kommen in den Genuss dieser neuen Vertragsbestimmungen.

Die französischen Eisenbahner protestieren gegen Lohnabbau. (ITF) Im April d. J. hat die französische Regierung auf dem Verordnungswege die Bezüge der Beamten und Eisenbahner gekürzt und Verschlechterungen in bezug auf deren Pensionsregelung durchgeführt. Die französischen Eisenbahner zeigen nun in letzter Zeit starke Aktivität insofern, als in einer grossen Anzahl Städte die freien und die kommunistischen Gewerkschaften gemeinsame Versammlungen abhalten, um gegen die Massnahmen der Regierung zu protestieren und Wiederinkraftsetzung der alten Arbeitsbedingungen zu fordern.

Das diese Rührigkeit ihre Auswirkung auf die Behörden nicht verfehlt, ist durch einen soeben vom Minister für Oeffentliche Arbeiten herausgegebenen Erlass (derselbe muss noch den Kammern zur Gutheissung vorgelegt werden) bewiesen, der vorsieht, dass die durch Erlass vom 19. April 1934 angeordnete 10%ige Pensionskürzung auf 6% herabgesetzt wird.

Einkommensverminderung bei den holländischen Eisenbahnern. (ITF) Am 1. Mai 1934 sind die Gehälter der holländischen Eisenbahner um 4% geschmälert worden. Damals verlangte der zuständige Minister eine weitere Kürzung von 5% ab 1. Januar 1935. Daraufhin wurde eine Paritätische Kommission eingesetzt, die den Auftrag hatte, die Lage des Personals, soweit die Löhne in Frage kommen, einer Prüfung zu unterziehen. Auf Grund des von dieser Kommission herausgebrachten Berichtes gelangte die Direktion zu dem Schlusse, die Löhne könnten nicht als unangemessen betrachtet werden, eine geringe Kürzung sei aber noch durchführbar. Sie machte daher Ende August einen Vorschlag auf eine weitere Kürzung des Eisenbahner-einkommens von 3 bis 4%. Die Personalorganisationen (die der I.T.F. angehörige Gewerkschaft, die katholische, die protestantische und die "neutrale" Organisation sowie die neutrale Beamten-Organisation) beschlossen ihrerseits, Verhandlungen über diesen Vorschlag einzuleiten. Am 17. Oktober kam es zu einer Vereinbarung, wonach die Löhne im allgemeinen um höchstens 3%, bei den niedrigeren Kategorien um nicht mehr als 2 1/2% gekürzt werden dürfen. Die Personalorganisationen machten aber zur Bedingung, dass die Kürzungen nicht am 1. Januar 1935, sondern erst am 1. April in Kraft treten sollen und ferner, dass in den Jahren 1935 und 1936 nicht mehr an den Löhnen gerüttelt wird, womit sich die Direktion einverstanden erklärte. Bei den am 5. November zwischen der Regierung und den Eisenbahnen stattgefundenen Unterhandlungen zeigte sich aber, dass die Regierung auf einer 5%igen Kürzung ab 1. Januar bestand und dass diese lediglich zu dem Zugeständnis gewillt war, dass 1935 und 1936 keine weiteren Herabsetzungen mehr erfolgen sollen. Käme auf dieser Grundlage keine Einigung zustande, so habe der Minister die Absicht, den von ihm geforderten Gehaltsabbau durchzusetzen.

Die Eisenbahndirektion hat diese regierungsseitige Forderung den Personalorganisationen unterbreitet und zugleich erklärt, sie werde auf keine Verhandlungen mehr eingehen, ausser es herrsche vollkommene Einigkeit unter den Organisationen. Da sich diese aber nicht einigen konnten, ist nun abzuwarten, was die Regierung unternimmt.

Ein-Mann-Besetzung von Lokomotiven in Amerika. (ITF) Bei den amerikanischen Eisenbahnen sind zurzeit etwa 1 000 elektrische Lokomotiven im Betrieb, darunter mindestens 200 im Personenverkehr. Sie besitzen ferner 122 Lokomotivtypen, die von denen der elektrischen und Dampf-Lokomotiven abweichen. Auch in den Vereinigten Staaten geht man mehr und mehr zur Bestzung der elektrischen Lokomotiven und solcher von besonderem Typus mit einem Manne über, sodass eine Anzahl Lokomotivbediensteter entlassen wurden. Die amerikanischen Eisenbahner teilen in der Beziehung die Ansicht ihrer europäischen Kollegen, nämlich dass derartige Massnahmen die

Vorkehrssicherheit gefährden und sie verlangen daher den Erlass eines Gesetzes, das die Verwendung einer vollständigen Besatzung auf den Lokomotiven vorschreibt. Derartige Gesetze gibt es schon in etwa 20 Staaten, da sich aber die Verhältnisse seit Inkraftsetzung dieser Gesetze geändert haben und sie daher nicht einheitlich sind, haben die amerikanischen Eisenbahner jetzt eine Vorlage eingebracht, die nach der Schaffung eines einheitlichen, für die Vereinigten Staaten als solche geltenden Gesetzes zielt. In der Gesetzesvorlage sind die Begriffe Lokomotive und Heizer genau umschrieben, ferner soll verboten werden, in den Vereinigten Staaten Personen- oder Güterzüge verkehren zu lassen, deren Lokomotiven nicht ein Führer und ein Heizer beigegeben wird.

Die amerikanische Föderation des Lokomotivpersonals hat die ganze Frage eingehend studiert und ihre verschiedenen Seiten klargestellt. Von allergrösstem Interesse sind die von ihr veröffentlichten Zahlen über die Unfälle, die hätten verhütet werden können, wenn die Lokomotiven mit 2 Mann besetzt worden wären. In der Zeit von 1929 bis 1932 kamen nicht weniger als 23 Fälle vor, in denen der Lokomotivführer entweder infolge Tod oder Erkrankung unfähig geworden war, die Maschine weiter zu führen. 13 solcher Fälle kamen auf Güter, und 10 auf Personenzügen vor. In 6 Fällen fiel der Führer von der Lokomotive und in 2 Fällen wurde er von einem sich neben der Strecke befindlichen Gegenstand erfasst. In allen diesen Fällen war der Lokomotive ein Heizer beigegeben, sodass schwere Unfälle verhütet werden konnten.

Dauererwerbslosigkeit unter dem amerikanischen Eisenbahnpersonal. (ITF) Nach einem kürzlich vom amerikanischen Eisenbahn-Ministerium veröffentlichten Berichte über die Arbeitsmöglichkeiten der Eisenbahner, die Leistungen und die Löhne bei den Eisenbahnen darf man sich kaum darauf gefasst machen, dass eine Steigerung des Eisenbahnverkehrs auch nur einem geringen Teil der verschiedenen Eisenbahnergruppen, die früher im Eisenbahnbetrieb beschäftigt waren, wieder Arbeitsmöglichkeit verschaffen wird. Obgleich die Einnahmen aus dem Verkehr i. J. 1933 nur um 28,6% geringer waren als die i. J. 1916, ist die dazu erforderliche Arbeitszeit um 56,6% zurückgegangen. Bei der durchgeführten Erhebung hat sich herausgestellt, dass die Leistungen des Eisenbahnpersonals ganz bedeutend gesteigert wurden. Die angestellten Berechnungen haben ergeben, dass bei Zugrundelegung der Leistungen des Eisenbahnpersonals im Jahre 1921 die erforderliche Anzahl Arbeitsstunden im Jahre 1932 3 429 000 000 hätte betragen müssen statt der tatsächlich gearbeiteten 2 201 000 000 Stunden. 350 000 überflüssig gewordene Eisenbahner werden nie mehr in ihrem Berufe arbeiten können.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Eine nachahmenswerte Geste. (ITF) Die französische Provinzverwaltung Seine-et-Oise gelangte, nachdem sie in einer kürzlichen Tagung die Verhältnisse bei den Vorortsbahnen einer Prüfung unterzogen hatte, zu dem Schlusse, dass das Defizit nicht "durch eine unbillige Herabsetzung der Löhne des Personals, sondern durch Modernisierung des Bahnbetriebes stets unter voller Wahrung der Rechte des Personals" wieder gutgemacht werden müsse. In Anbetracht dessen, dass in der Provinz keine Senkung der Lebenshaltungskosten eingetreten ist, weist die Provinzverwaltung "jegliches Ansinnen auf Herabsetzung der Löhne des bei den Vorortsbahnen beschäftigten Personals" zurück.

Der Streik bei den Strassenbahnen Nizzas mit Erfolg beendet. (ITF) Der Streik bei den Strassenbahnen Nizzas -- derselbe ist, wie bekannt, als Protest gegen die willkürliche Entlassung von 27 Bediensteten, die seit langen Jahren im Betriebe und kurz vor der Pensionierung standen, geführt worden -- wurde nach 13tägiger Dauer mit vollem Erfolg beendet. Angesichts der Entschlossenheit und Einmütigkeit des Personals -- während der ganzen Streikdauer hat kein einziger Wagen die Halle verlassen -- musste der Direktor der Gesellschaft, der sich keiner Schlichtungsversuche unterwerfen wollte und sich sogar geweigert hatte, eine Personaldelegation,

der der Sekretär der Transportarbeiter-Föderation beigegeben war, zu empfangen, letzten Endes nachgeben. Unter dem Drucke der Behörden musste er die 27 Bediensteten wieder einstellen.

Weitere Lohnsenkung bei den Strassenbahnen Den Haags? (ITF) Die Direktion des Haager Strassenbahnunternehmens beabsichtigt, eine weitere Lohnherabsetzung um nicht weniger als 12% durchzuführen; ferner soll der vom Lohn einbehaltene Betrag des Personals zur Pensionsversicherung von 8 auf 10% hinaufgesetzt werden. Nach Ansicht der Personalorganisation sind diese Vorschläge unannehmbar. Vor einigen Jahren schon musste sich das Personal zunächst einen Lohnabbau von 2 1/2%, dann einen solchen von 6% gefallen lassen und wenn die Direktion ihren Willen durchsetzen kann, waren die neuen Löhne bei den Haager Strassenbahnen (schwankend zwischen fl. 21,75 bis fl. 23,19 wöchentlich in der niedrigsten Lohnstufe und fl. 26,46 bis fl. 27,54 wöchentlich in der höchsten -- in dieser sind nur recht wenig Bedienstete -- 1 fl. = ca. 2 schw. Fr.) nicht nur niedriger als die bei den Strassenbahnen Amsterdams und Rotterdams gezahlten, sondern auch unter den vom Staat und den Gemeinden für ihre Lohnempfänger festgesetzten Sätzen.

Streik bei den Brüsseler Kraftdroschkenführern. (ITF) Am Freitag, den 3. November, abends, sind 500 Chauffeure der Brüsseler Auto-taxi-Gesellschaft, der über zwei Drittel aller Kraftdroschken der belgischen Hauptstadt gehören, in den Streik getreten. Es handelt sich hier um eine Solidaritätsaktion; man hat nämlich den Sekretär der Gewerkschaft am Vormittage entlassen. Dieser hat, von einigen Mitgliedern deswegen befragt, geäußert, die Direktion könne sie nicht zwingen, Überstunden zu leisten und die Chauffeure dürften auf Grund der belgischen Gesetzgebung selber beschliessen, ob sie einer Bitte des Arbeitgebers zur Leistung von Überstunden entsprechen wollen oder nicht. Eine solche Antwort schien der Direktion mit der von ihr verlangten knechtischen Disziplin unvereinbar. Eine vom Verband entsandte Delegation wurde nachmittags beim Direktor der Gesellschaft vorstellig, wo man ihr erklärte, der Sekretär sei unwiderruflich entlassen. Darnach wurden Delegierte nach allen Taxistandplätzen entsandt, um die Kollegen von dem Vorgefallenen zu unterrichten. Alle Chauffeure beschliessen, sofort in den Streik zu treten.

Die Streikenden hielten im Volkshaus eine Versammlung ab; sie waren fest entschlossen, so lange zu streiken, bis die Strafmassnahme gegen den Sekretär zurückgezogen sei. An jenem Abend war keine einzige Taxe der Gesellschaft mehr in den Brüsseler Strassen zu sehen.-- Inzwischen haben sich verschiedene andere Betriebe solidarisch erklärt und haben sich der Streikbewegung angeschlossen.

Verbesserung der Arbeitsverhältnisse Londoner Wagenwäscher. (ITF) Für die in der Garage Barton (Kraftdroschkenbetrieb) in London beschäftigten Wagenwäscher sind auf Vorstellungen des Transportarbeiter-Verbandes hin eine Reihe von Verbesserungen erzielt worden. Den Kollegen wurde ein besonderer Raum zur Einnahme der Mahlzeiten und ein Platz, an dem sie ihre Kleider trocknen können, zugewiesen. Auch eine Reihe anderer Beschwerden der Beschäftigten wurden in befriedigender Weise aus der Welt geschafft.

Kampf um automatische Anlasser. (ITF) In der Londoner Bromley-Garage, die von der im vorigen Jahre errichteten Londoner Verkehrsbehörde (London Passenger Transport Board -- L.P.T.B.) betrieben wird, ist wegen der Ausrüstung der Fahrzeuge mit automatischen Anlassern ein Konflikt ausgebrochen. Die Beschäftigten lassen in dieser Frage nicht mit sich spassen, stehen sie doch noch stark unter dem Eindrucke eines schweren Betriebsunfalles, dem einer ihrer Kollegen infolge dieses technischen Mangels erlegen ist. Anfang des Jahres hat die Verkehrsbehörde versprochen, die Vorrichtung in einer gewissen Zeit anbringen zu lassen, diesem Versprechen ist sie aber, wie die betreffenden Arbeitnehmer behaupten, nicht ganz nachgekommen. Es ist nun eine Regelung getroffen worden, wonach dem Personal beim Ingangsetzen der Omnibusse geholfen werden soll, bis das vorliegende Ausrüstungsprogramm vollständig durchgeführt ist.

Ein neuer Kollektivvertrag für die Hafendarbeiter von Rotterdam und Amsterdam. (ITF) Ein neuer Kollektivvertrag für die Hafendarbeiter von Rotterdam und Amsterdam, dessen Bestimmungen seit 16. Juli d. J. Geltung haben, ist nun von sämtlichen Vertragsteilen unterzeichnet worden. Bekanntlich forderten die Hafenbetriebsunternehmer, als sie den bisher gültigen Vertrag kündigten, ausser einer Herabsetzung des Mindesttaglohnes von fl. 5,20 auf fl. 4,75, d. i. 8,7%, auch noch eine Reihe anderer Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen. Die geplante Lohnsenkung wurde nach stattgefundenen Verhandlungen auf 6% gebracht, sodass der Taglohn auf fl. 4,88 festgesetzt wurde. Bei einer Abstimmung unter den Mitgliedern des der I.T.F. angeschlossenen Transportarbeiterverbandes wurden nicht genügend Stimmen gegen die Annahme der Vereinbarung aufgebracht, sodass die neue Lohnregelung am 16. Juli in Kraft trat, ohne dass jedoch die Vereinbarung von der Organisation unterzeichnet wurde.

In der Zwischenzeit kam es zu neuen Unterhandlungen, bei denen es der Organisation gelang, weitere Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen abzuwehren. Eine weitere Abstimmung unter den Mitgliedern in Rotterdam (in Amsterdam wurde bereits bei der ersten Abstimmung mit überwiegender Mehrheit für die Annahme des Vertrags gestimmt) ergab eine grosse Stimmenmehrheit für Unterzeichnung des Vertrages.

#### SEELEUTE

Die neuen Heuersätze der französischen Seeleute. (ITF) Zwischen dem Hauptvorstand der französischen Reeder-Vereinigung und der französischen Seemannsgewerkschaft haben auf Grund des Gesetzes betr. Beihilfen für die Reedereien Verhandlungen stattgefunden. Es kam zu einer Vereinbarung, wonach die am 18. Mai 1929 in Kraft gesetzten Seemannsheuern rückwirkend ab 13. Oktober d. J. auf allen Fahrzeugen in der Grosse Fahrt wieder Geltung erlangen. Nachstehend die neuen Sätze:

	(5 franz.Fr. = 1 schw.Fr.)
Bootsmann	665 franz.Fr.
Quartiermeister	650 " "
Matrosen	585 " "
Leichtmatrosen	515 " "
Jungmänner	305 " "
Jungen	230 " "
1. Heizer	665 " "
Heizer	635 " "
Kohlenzieher	585 " "

Die Vereinbarung ist mit dreimonatiger Frist kündbar.

Anerkennung des amerikanischen Seemannsverbandes durch die Reeder. (ITF) Seit 1921, als zwischen der amerikanischen Reedervereinigung und der Seemannsorganisation der Kriegszustand erklärt wurde, wurde letztere auch nicht mehr zu Verhandlungen zugelassen. Nun haben kürzlich 28 amerikanische Reederfirmen, die 450 Schiffe in der Fahrt haben, der Seemannsorganisation mitgeteilt, dass sie derselben künftig das Recht zu Verhandlungen im Auftrage der Seemannschaft zuerkennen. Auf diese Erklärung hin wurde die von den amerikanischen Seeleuten zum 8. Oktober herausgegebene Streikparole sofort zurückgezogen. /von den Reedern

Die Rückgliederung der deutschen Schifffahrt. (ITF) Noch immer ist es der "Hansa" nicht vergönnt gewesen, ihre Betrachtungen über die Reorganisation der deutschen Schifffahrt auf Papier zu setzen. Sie scheint wohl mit anderen Zeitungen polemisieren zu dürfen, denn in der Nr. vom 20. Oktober 1934 wendet sie sich gegen das "Nautical Magazine", in welchem Herr John Sanderson die Behauptung aufstellt, dass Deutschland dem Handel mit anderen Ländern den Rücken kehre und dass es nicht der Mühe wert sei, die deutsche Schifffahrt zu reorganisieren, da sie bald verschwinden.

Die "Hansa" bestreitet nicht, dass es etwas wie deutsche Handelsbeschränkung gibt, glaubt aber, bemerken zu sollen, dass Handel und Schifffahrt nicht als eine Einheit angesehen werden dürfen.

Aus dieser Polemik geht hervor, dass die deutsche Seeschifffahrt, eine recht traurige Zeit durchmacht, obwohl die Zahl der aufgelegten Schiffe abgenommen hat und nach deutschen amtlichen Angaben der Verkehr in den Häfen zunimmt. Allerdings kann man den Verkehr in den Häfen auch mittels Ruderbooten beleben. Die einzig mögliche Schlussfolgerung ist also, dass die amtlichen Zahlen nicht stimmen. Welche Zahlen in Deutschland stimmen denn überhaupt noch?

Die Bemerkung über Handel und Schifffahrt enthält eine Drohung in dem Sinne, dass die deutsche Schifffahrt mit Hilfe der gewaltigen Kredite des Staates einen Konkurrenzkampf gegen die anderen Schifffahrt treibenden Nationen aufzunehmen gedenkt. Eine weitere Vorbedingung für die Konkurrenzfähigkeit wird dann natürlich in der weiteren Verschlechterung der Arbeitsbedingungen liegen, die schon längst fällig ist und über Nacht zur Durchführung gelangen wird. Sollte es so weit kommen, dann muss die internationale Seeleutebewegung Mittel und Wege finden, um der deutschen Schmutzkonkurrenz entgegenzuarbeiten.

-o-o-o-

Beilagen:

Gleichzeitig mit dieser Nummer werden verschickt:

- 1.) eine Beilage für die Kraftfahrer
- 2.) " " " " Eisenbahner
- 3.) " " " " Seeleute
- 4.) " " Redaktioneller Informationsdienst: Eisenbahner  
No. 13.

ziemlich erhöht hat. 10 höhere Beamte erhielten Aufbesserungen von 66 bis 206 Pfund jährlich. Der von diesen Beamten am niedrigsten bezahlte bezog ein Gehalt von 1 044, der am höchsten bezahlte ein solches von 1 494 Pfund im Jahr. Diese Gehälter wurden jetzt also auf 1 125, bzw. 1 700 Pfund heraufgesetzt. Einer Anzahl Bediensteten mit einem Jahresgehalt von ungefähr 1 000 Pfund wurden ebenfalls Aufbesserungen zugesprochen. Die niedrigeren Personalgruppen gingen aber leer aus.  
(1 austr. Pfund = hfl. 5,90, schweiz. Fr. 11,75)

Lohnsenkungen bei indischen Eisenbahnen. (ITF) Das Personal der indischen Eisenbahngesellschaften North-Western und Burma musste sich mit einer bedeutenden Lohnverminderung abfinden. Der Abbau beim Werkstättenpersonal ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

	bisheriges Tageseinkommen		künftiges Tages- einkommen	
Vorarbeiter	2-10	4- 2	2- 6	2-12
Spezial-Vorarbeiter	4- 4	5- 8	3- 0	3- 8
	1- 4	1- 8	1- 2	1- 8
Facharbeiter	1- 4	2- 0	1-10	2- 0
	1- 4	2- 8	2- 4	
Angelernte Arbeiter	0-14	1- 0	0-12	1- 0
Ungelernte Arbeiter	0-10	0-12	0- 9	1-11
Laufburschen	0-10		0- 9	

Auch die Löhne der übrigen Personalgruppen sind reduziert worden. Die Löhne des Kanzleipersonals bei der Burma-Eisenbahn z. B. schwanken zwischen 40 und 100 Rupien monatlich.

Bei der North Western Railway betragen die Löhne für das mittlere Personal 30 bis 400 Rupien im Monat. Der letztere Höchstsatz beträgt bei der Burma-Bahn 425 Rupien.  
(1 Rupie = hfl. 0,47, schweiz. Fr. 1.-)

Teilerfolg der argentinischen Eisenbahner. (ITF) Wegen der schlechten Finanzlage der argentinischen Eisenbahnen haben die Eisenbahnerverbände (La Fraternidad und die Union Ferroviaria) in den Jahren 1931 bis 1933 wiederholt Vereinbarungen abgeschlossen, in denen sie sich zu einstweiligen Lohnkürzungen (bis zu 9%) und Einführung von Kurzarbeit bereit erklärten. Seither ist aber die Lage bedeutend besser geworden, weshalb die Verbände in diesem Jahre Wiederherstellung des früheren Zustandes verlangten. Die Gesellschaften wollten davon aber nichts wissen, sodass Anfang September 1934 eine Situation entstand, die leicht zu einem offenen Konflikt geführt hätte. Dies konnte durch eine Vereinbarung verhindert werden dahingehend, dass der Fall dem Präsidenten der Republik zur Entscheidung unterbreitet werden sollte.

Diese Entscheidung ist nun gefallen. Sie bedeutet, wenngleich die Forderungen der Verbände nicht restlos erfüllt wurden, doch zweifelsohne einen hübschen Erfolg für sie. Es wurde bestimmt, dass die Lohnkürzungen in Kraft bleiben, in Zukunft aber als vorläufige Einbehaltung eines Lohnanteiles zu gelten haben, der zurückerstattet werden muss, sobald es die Finanzverhältnisse der Gesellschaften erlauben. Kurzarbeit wird in eine 3,3%ige Lohn einbehaltung pro Tag umgewandelt, die auch auf die selbe Art zurückvergütet werden muss. Es dürfen solange keine Dividenden ausgezahlt werden, bis die einbehaltene Lohnsumme zurückerstattet worden ist.

Das Personal der Pullman-Gesellschaft organisiert sich. (ITF) Allen Versuchen der amerikanischen Pullman-Gesellschaften zum Trotz, ihr Personal in die gelbe Gewerkschaft (company-union) hineinzuzwängen, organisieren sich jetzt alle Bediensteten bei den dem amerikanischen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Organisationen. In New-York, Chicago, Saint-Louis und in Cleveland sind örtliche Gewerkschaften ins Leben gerufen worden, während man andororts darauf hinarbeitet.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Verhütung eines Lohnabbaues bei den Distriktsbahnen im Tessin -- Schweiz. (ITF) Unter Hinweis auf ihre schwierige Finanzlage hatte die Tessiner Distriktsbahnverwaltung eine allgemeine Lohnsenkung von 10% angekündigt. In wiederholten Besprechungen mit Vertretern der Gesellschaft hat der Schweizerische Eisenbahnerverband geltend gemacht, dass die Bediensteten keine Schmälerung ihres ohnehin schon recht kärglich bemessenen Einkommens mehr ertragen könnten. Durch das entschlossene Auftreten der Organisation kam es zu einer



Vereinbarung, wonach das Personal der "Valle Maggia"- und der "Centovalli"-Bahn von einem Lohnabbau verschont bleibt.

Pensionsgesetz für das Personal der amerikanischen Eisen- und Kleinbahnen. (ITF) Das neue amerikanische Gesetz, das die Eisenbahnen verpflichtet, für deren Personal eine Pensionsversicherung zu schaffen, findet auch auf die elektrischen interkommunalen Bahnen Anwendung, wenn ihnen über die Hälfte der Einnahmen aus dem Güterverkehr zufließen. Rühren die Einnahmen überwiegend vom Personenverkehr her, so fallen diese Unternehmen unter die Bestimmungen des Code für die Strassen- und elektrischen Bahnbetriebe.

Ausbreitung der amerikanischen Organisation des Strassen- und elektrischen Bahnpersonals. (ITF) In der Zeit vom 1. Februar bis 1. August 1934 hat die Vereinigung des Personals der amerikanischen Strassen- und elektrischen Bahnbetriebe weitere Erfolge zu verzeichnen. Es sind ihr 21 Lokalverbände und damit 7615 Mitglieder beigetreten. Bei den Lohnkämpfen, welche die 99 Lokalverbände in dem genannten Zeitraum geführt haben, wurden in fast 2/3 aller Fälle Erhöhungen erzielt. 21 Tarifverträge wurden verlängert und 15 neu abgeschlossen.

Der Kongress des kanadischen Gewerkschaftsbundes protestiert gegen die Ein-Mann-Besetzung. (ITF) Der in der ersten Hälfte des September in Toronto abgehaltene Kongress des kanadischen Gewerkschaftsbundes hat sich energisch gegen die Verwendung einmännig besetzter Wagen bei den Strassenbahnunternehmen ausgesprochen. Er brachte die Meinung zum Ausdruck, dass diese Wagen nicht nur die Gesundheit des Fahrpersonals beeinträchtigen, sondern auch eine Gefährdung des Publikums darstellen, und beauftragte seine Provinzsekretariate, ihr möglichstes zu tun, damit solche Wagen nicht mehr verkehren, bzw. ganz aus dem Verkehr gezogen werden.

Der Brüsseler Taxistreik. (ITF) Die Direktion der Brüsseler Autotaxigesellschaft hat als vorläufige Massnahme auch das nicht im Fahrdienst beschäftigte Personal entlassen, sodass die Zahl der in den Konflikt verwickelten Personen auf über 650 stieg. In einer Streikversammlung versicherte der Sekretär des Gewerkschaftsbundes, dass alle Gewerkschaften mit den Chauffeuren und Arbeitern solidarisch seien. Ausser kleineren Gruppen aus den Vorstädten haben sich die Selbstfahrer durch einen 24stündigen Streik sowie als Protest gegen das Monopol der Taxigesellschaft in Brüssel mit den kämpfenden Chauffeuren solidarisch erklärt. Es kam wiederholt zu Zusammenstössen mit der Polizei, weil die Streikenden mit Streikbrochern und Polizei besetzte Wagen aufhielten und umwarfen, wobei es auch Verletzte gab.

Eine amtliche Schlichtungskommission ist damit beschäftigt, die streitenden Parteien zu einer Einigung zu bringen.

Die Organisation der Pariser Taxameterfahrer sandte den tapferen Streikenden am 15. November ein Solidaritätstelegramm.

Hartnäckiger Kampf des französischen Luftfahrtpersonals. (ITF) Seit 7. November streiken die französischen Luftfahrer, beschäftigt bei der Gesellschaft Air-France. Es geht um die folgenden Forderungen: Festanstellung aller Bediensteten, soweit sie am 1. September 1934 im Arbeitsverhältnis mit der Gesellschaft standen; Gewährung des Koalitionsrechtes; Besprechung des vorgeschlagenen Statuts durch eine dreiteilige, aus Vertretern der Direktion, der Behörden und der Gewerkschaft (Transportarbeiter-Bund, angeschlossen der I.T.F.) bestehenden Kommission; Mitteilung der Gehaltsstufen; Aufstellung einer Gehaltsordnung darf keine Einkommensverminderung bedeuten; Abschluss einer Vereinbarung über diese Punkte zwischen Direktions- und Personalvertretern; keinerlei Massregelungen wegen Beteiligung am Streik.

Die Direktion lehnt immer wieder ab, mit einem Gewerkschaftsvertreter oder Personaldelegation zu verhandeln und droht mit Massregelungen. In den Konflikt ist das Personal der Flughäfen Malignano, Bourget und Toulouse verwickelt. Die Streikenden sind gewillt, bis zur Erfüllung ihrer letzten Forderung durchzukämpfen. In einer am 18. November in Le Bourget abgehaltenen Versammlung beschloss das streikende Personal, sich nicht durch die Manöver der Gesellschaft einschüchtern zu lassen. Unter den Umständen, wie von