

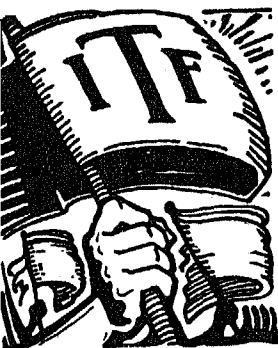
PRESSEBERICHT

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

No. 24

Amsterdam, den
26. November 1934

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



MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG ^{EISENBAHNER} UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

Streik bei der Washington, Baltimore und Annapolis-Eisenbahn. (ITF) Wegen eines Konfliktes in Lohn- und gewissen disziplinarischen Angelegenheiten ist es am 1. September d. J. bei der amerikanischen Washington, Baltimore und Annapolis-Eisenbahn zu einem Streik gekommen. Derselbe dauerte bis 26. September. Er hatte ausser einigen weniger wichtigen Errungenschaften eine 5%ige Lohnaufbesserung für das Personal im Gefolge. Ausserdem ist ein seit mehreren Monaten entlassener Bediensteter wieder eingestellt worden.

Um den dreiwöchigen Urlaub für das Hilfspersonal bei den norwegischen Eisenbahnen. (ITF) Bei den Verhandlungen der 3 norwegischen Eisenbahnerverbände im Jahre 1933 gelang es diesen, als das Personal freiwillig in eine Lohnherabsetzung eingewilligt hatte, denselben einen 3wöchigen Urlaub im Jahre zu sichern. Als nun diese Bestimmung Anwendung finden sollte, stellte sich heraus, dass die Eisenbahndirektion beabsichtigte, das Hilfspersonal von dieser Errungenschaft auszuschliessen. Die Personalorganisationen waren aber der Ansicht, dass die Vereinbarung für alle Personalgruppen gelte. Der Rechtsstreit ist dem Arbeitsgericht unterbreitet worden, das nun entschied, dass das Hilfspersonal nicht in den Genuss des dreiwöchigen Urlaubs zu stehen kommt.

Die Schlafwagensgesellschaft verliert in der Tschechoslowakei einen Prozess. (ITF) An Weihnachten 1931 weigerte sich die Internationale Schlafwagensgesellschaft in der Tschechoslowakei, ihren in der tschechischen Eisenbahnerverband organisierten Bediensteten die Weihnachtsgratifikation auszuzahlen. Zunächst hat man sie auf die Hälfte herabgesetzt und dann überhaupt verweigert. Zwei Jahre lang hat die Organisation dieserhalb Verhandlungen geführt, bis sich schliesslich der Personalvertreter entschlossen hat, den Fall vor das Gericht zu bringen. Obgleich im Tarifvertrag die Verpflichtung zur Auszahlung der Vergütung nicht festgelegt ist, war man der Auffassung, dass die Arbeitgeberin nicht das Recht habe, dem Personal die früher freiwillig gezahlte Gratifikation ohne Grund vorzuenthalten. Das Gericht hat den Fall ein ganzes Jahr in die Länge gezogen. Nun ist die Entscheidung zugunsten des Personals ausgefallen. Die Gesellschaft wurde für verpflichtet erklärt, die Gratifikation für die drei verflossenen Jahre nachzuzahlen. Dieses Gerichtsurteil ist von grundsätzlicher Bedeutung.

Keine Vorrückungsmöglichkeit bei den belgischen Eisenbahnen während 1935. (ITF) Die belgische Regierung hat verkündet, dass im Jahre 1935 keine Beförderungen vorgenommen werden. Dies veranlasste die belgische Eisenbahnergewerkschaft, an den Premier- und an den Verkehrsminister ein Telegramm zu richten, worin sie gegen diese Massnahme, von der die Staatsbeamten besonders schwer betroffen werden, protestiert. In dem Telegramm wird ferner betont, dass das Parlament im Jahre 1932 einen Vorschlag, der eine ähnliche Massnahme im Auge hatte, von der Hand gewiesen hat.

Erhöhung der hohen und Herabsetzung der niedrigen Gehälter in Australien. (ITF) In den letzten Jahren musste sich das australische Staatsbahnpersonal empfindliche Lohnherabsetzungen gefallen lassen. Recht sonderbar ist, dass die Verwaltung mit Wirkung ab 1. September d. J. die Gehälter einer gewissen Anzahl höherer Beamten

ihr vorgeschlagen, bedeute die Arbeitsaufnahme Anerkennung der Massnahmen, welche sie dem Personal auferlegen will, Vergeltungsmassnahmen gegen gewisse Kollegen und weitere Zurückdrängung des Personals in den Hintergrund. Die Versammlung beschloss, erst nach restloser Erfüllung der Forderungen die Arbeit wieder aufzunehmen.

Lohnerhöhung für die englischen Hafentarbeiter. (ITF) Dieser Tage wurde zwischen dem englischen Transportarbeiterverband und der Zentralorganisation der Hafentarbeiter ein Vertrag abgeschlossen, in dem u. a. folgendes bestimmt ist: Ab 17. Dezember 1934 werden die jetzt geltenden Taglohnsätze um 5 Pence erhöht, sodass der Mindesttaglohn auf 11 s. 7 d. in grossen und auf 10 s. 7 d. in weniger bedeutenden Häfen heraufgesetzt wird. Die Akkordlohnsätze erfahren eine Steigerung um 2 1/2%.

Wie man sich erinnern dürfte, sind die Taglohnsätze im Jahre 1932 um 10 Pence, die Akkordlöhne um 7% gekürzt worden. Die englische Transportarbeiterorganisation kämpft schon seit Monaten um Wiederherstellung der alten Lohnsätze, während die Unternehmer einwenden, der Tiefstand im Hafenbetrieb rechtfertige eine derartige Massnahme nicht. In Anbetracht der weittragenden Folgen, zu denen eine Arbeitsniederlegung im ganzen Lande führen würde, haben sich die Parteien auf oben erwähnte Vereinbarung geeinigt.

Die Ergebnisse des amerikanischen Hafentarbeiterstreiks. (ITF) Ende Juli ist der Streik der Arbeiter in den Häfen an der Küste des Stillen Ozeans in den Vereinigten Staaten aufgehoben worden, nachdem auf Grund einer zwischen den streitenden Parteien getroffenen Vereinbarung die Lohn- und Arbeitsbedingungen durch eine Schlichtungskommission geregelt werden sollten. Mitte Oktober beendete diese Kommission ihre Arbeiten. Laut dem von ihr gefällten Spruche gelten nun folgende Arbeitsbedingungen:

Der Arbeitstag dauert 6 Stunden, die Arbeitswoche durchschnittlich (über einen Zeitraum von 4 Wochen errechnet) 30 Stunden. Die ersten 6 Stunden zwischen 8 und 17 Uhr gelten als gewöhnliche Arbeitszeit. Als Ueberarbeit in Anrechnung gebracht wird alle Zeit über 6 Stunden zwischen 8 und 17 Uhr, sowie jede Arbeit, verrichtet während der Essenspause, zwischen 17 und 20 Uhr an Wochentagen, zwischen 17 Uhr Samstags und 8 Uhr Montags, sowie die Arbeit an einem gesetzlichen Feiertage. Für die Einschaltung einer Essenspause kommt die Zeit zwischen 11 und 13 Uhr in Frage. Der Mindestgrundlohn beträgt für die regelrechte Hafentarbeit 0,95 Dollar, für Ueberarbeit 1,40 Dollar pro Stunde.

Die Anwerbung von Hafentarbeitern erfolgt mittels Arbeitsnachweisstellen, die unter gemeinsamer Leitung der amerikanischen Hafentarbeiterverbände und der verschiedenen Arbeitgeberorganisationen stehen. Die Kosten zur Unterhaltung dieser Arbeitsnachweise werden hälftig von den beiden Parteien getragen.

Wie man sieht, wurde den Forderungen der Arbeitnehmer bezüglich der Arbeitszeit vollkommen Genüge geleistet. Auch die Frage der Anwerbung von Arbeitskräften ist in zufriedenstellender Weise geregelt worden. Was die Löhne betrifft, so haben die Arbeiter einen Mindeststundenlohn von einem Dollar und eine Ueberstundenvergütung von 1,50 Dollar gefordert.

SEELEUTE

Eine Lektion aus der "Morro Castle"-Katastrophe. (ITF) Der Handelsminister der Vereinigten Staaten hat, um künftige Katastrophen wie die des Dampfers "Morro Castle" zu verhüten, empfohlen, dass alle noch zu bauenden Fahrzeuge derart eingerichtet werden, dass sie jede Sicherheit gegen Brandgefahr bieten und dass die Matrosen praktischen Prüfungen unterzogen werden sollen. Ein Seemann kann heute nach 3jähriger Lehrzeit durch Abgabe einer Erklärung ohne weiteres Matrose werden. Nun wird empfohlen, den Kandidaten für das Matrosenzertifikat eine praktische Prüfung abzunehmen.

Kündigung des Kollektivvertrages für die holländische Seefischerei. (ITF) Die holländische Reedervereinigung für den Heringfang hat Ende September den am 31. Dezember ablaufenden Tarifvertrag gekündigt. Die hinter diesem Schritte liegenden Absichten hat man noch nicht kundgetan, es steht aber zweifelsfrei fest, dass man nun wieder die ohnehin schon erbärmlichen Fischerlöhne kürzen will.

Die deutschen Seelente unter Vormundschaft. (ITF) Bisher hatten die deutschen Seelente im Auslande Anspruch auf Auszahlung der Heuer bis zu 50% des fälligen Betrages. Von diesem Brauch ist man nun abgekommen, weil nach den spätesten Anordnungen der Lohn nur noch in Deutschland selber ausgezahlt werden darf. Ganz abgesehen davon, dass es den Seelenten auf verhältnismässig langen Reisen nicht mehr möglich ist, sich etwas (Tabak, Kleider etc.) anzuschaffen, wird diese Massnahme vielfach zu unhaltbaren Zuständen führen. Es gibt nämlich deutsche Reedereien, die einen regelrechten Schiffahrtsdienst zwischen gewissen Auslandshäfen unterhalten und deren Fahrzeuge nur selten, oder gar überhaupt nie deutsche Häfen anlaufen. Dies trifft z. B. auf die Schiffe der Bernstein-Gesellschaft zu, die zwischen Antwerpen und Nordamerika verkehren. Die Besatzung wird in Antwerpen angemustert, wo viele von ihnen ihre Familien haben, die von ihnen verdiente Heuer wird aber nach Hamburg, der Hauptsitz der Gesellschaft geschickt, wo man es solange einbehält, bis es der Betreffende abholt. Alle Proteste haben nichts geholfen; der deutsche Konsul in Antwerpen erklärt, er könne nichts dagegen unternehmen, da Lohnauszahlung im Auslande gesetzlich verboten ist. Nun hat die Reederei, um die Gemüter der Seelente zu beruhigen, jedem 100 (belgische) Franken angeboten. Man kann auch in andern Ländern den Seelenten einen Teil ihres verdienten Lohnes vorenthalten. Solch unsinnige Praktiken sollte man aber nicht für möglich halten, wenngleich man in den letzten Jahren derartige Tendenzen feststellen kann.

Die finnische Stewards-Organisation eine gelbe Gewerkschaft. (ITF) Vor einiger Zeit wurde in Finnland für das Bedienungspersonal eine neue Gewerkschaft gegründet. Die finnische Seemannsorganisation nahm zunächst gegenüber der Neugründung eine abwartende Stellung ein; man ging dann auch tatsächlich zur Erfassung des Bedienungspersonals auf gewissen Schiffen über. Nun ist der wahre Charakter dieser neuen Organisation vor kurzem durch Verurteilung ihres Vorsitzenden zu 6 Monaten Gefängnis wegen unzulässiger Operationen mit Verbandsgeldern enthüllt worden. Die bei diesem Anlasse durchgeführte Untersuchung hat gezeigt, dass verschiedene kapitalistische Unternehmen diese zweifelhafte Organisation bei ihrer "Arbeit" finanziell unterstützt haben. Es handelte sich also offenbar um eine gelbe, vom Unternehmertum geförderte und finanzierte Gewerkschaft.

Verbesserungen für die im Neuyorker Hafen beschäftigten Besatzungen von Schleppern und Leichtern. (ITF) Eine aus Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern zusammengesetzte Schlichtungskommission hat vor kurzem für die Besatzungen von mechanisch betriebenen Schleppten und Leichtern einen Tarifvertrag festgelegt, wonach die Löhne der Schiffleute mit Patent um \$10 monatlich, die der andern um \$5 erhöht wurden. Ueberstunden werden nicht vergütet, dagegen durch entsprechende Freizeit entschädigt. Die Löhne haben nunmehr ungefähr wieder den Höchststand von 1929 erreicht.

Es sind auch Lohnverhandlungen für die amerikanischen Seelente im Gange, die wahrscheinlich ebenfalls mit einer Erhöhung abschliessen werden.

LETZTE NACHRICHTEN

Ende des Streiks in der französischen Luftfahrt. (ITF) Die Uebermacht des Unternehmers hat gesiegt, die Streikaktion wurde abgewürgt. Am Nachmittage des 19. November ist die Arbeit wieder aufgenommen worden. Im Flughafen Le Bourget wurden 34 und in Mairignano-Marseille, wo das Personal am 20. wieder auf dem Arbeitsplatz erschien, 32 Leute entlassen. Jouhaux vom Gewerkschaftsbund bat auf Veranlassung der Transportarbeiterorganisation den Generaldirektor der Air-France-Gesellschaft telephonisch um Zulassung einer Delegation, was abgelehnt wurde. Am 21. wurde eine Delegation des Gewerkschaftsbundes und der Organisation beim Luftverkehrsminister vorstellig, der sich bereit erklärte, unter Aufwendung seines recht beschränkten Einflusses bei der Air-France zugunsten der Entlassenen zu intervenieren. Ferner sagte er zu, er wolle sein Bestes tun, um die nicht wieder Eingestellten anderweitig unterzubringen.

Die Organisation hat für die Opfer des Streiks bereits eine Hilfsaktion eingeleitet.