

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. 26
Amsterdam, den
24. Dezember 1934

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

Joseph Guinchard ist tot.

Unsere Internationale ist wieder von einem harten Schläge betroffen worden. Nach einem langen schweren Leiden wurde Joseph Guinchard, Generalsekretär der französischen Transportarbeiter-Föderation, im Alter von nur 56 Jahren dahingerafft.

Aus der Bretagne gekommen, fing er kurz nach 1900 in Paris als Droschkenkutscher seine Laufbahn an. Alsbald wurde er Mitglied seiner Gewerkschaft, aus der später der Verband der Kraftdroschkenführer, dem er bis zu seinem Tode voll Hingebung und Treue angehörte, entstand. Im Januar 1911 wurde er zum Generalsekretär der Landesföderation der Transportarbeiter gewählt, und sein reiches und tiefgründiges Wissen hat er über 23 Jahre in den Dienst des Verbandes gestellt, innerhalb dessen er stets anregend und anfeuernd wirkte. Seinem vorwärtsstrebenden Geiste verdanken die französischen Transportarbeiter zahlreiche wichtige Errungenschaften, wie Pension für die Kleinbahner, Verbesserung des Strassenverkehrsgesetzes u. a. m. Noch in seinen letzten Lebensmonaten hat er für die Annahme von Gesetzen zugunsten der Entlassenen, betreffend Änderungen der Pensionen und schliesslich für einen Erlass gekämpft, laut dem der Achtstundentag auch für die im Strassenverkehr beschäftigten Transportarbeiter eingeführt wurde. Als stellvertretendes Mitglied des Exekutivkomitees der I.T.F. war er auf den Kongressen der Internationale eine bekannte Erscheinung; viele unter uns werden sich noch gut an die Riesengestalt erinnern, die sich voll Ungestüm, jedoch auf interessante Weise und stets das Richtige treffend, ins Mittel legte, ein Mensch, dessen etwas rauher Schale eine Seele voll kindlicher Einfachheit und grenzenloser Güte steckte. /unter

Die Kameraden der Transportarbeiter-Föderation und der andern französischen Arbeiterorganisationen haben dem Verstorbenen in ergreifender Weise die letzte Ehre erwiesen. Die I.T.F., die sich nie vergeblich an ihn um Mithilfe gewandt hat, verliert in ihm einen teuern Kämpfer, einen aufrichtigen Freund.

EISENBAHNER

Allmähliche Aufhebung des Lohnabbaus bei den tschechoslowakischen Eisenbahnen. (ITF) Durch eine Regierungsverordnung vom Jahre 1933 sind ab 1. Januar 1934 die Löhne und Nebenbezüge bei den tschechoslowakischen Eisenbahnen gekürzt und der Beitrag für die Pensionskasse erhöht worden. Ursprünglich beabsichtigte die Regierung, diese Verordnung, die sich nur auf das Jahr 1934 bezieht, um ein weiteres Jahr zu verlängern. Infolge einer Besserung der Wirtschaftslage der Eisenbahnen wird die Regierung anstelle davon eine neue Verordnung erlassen, die die schrittweise Liquidierung der Verordnung vom Jahre 1933, d. h. die Aufhebung der am 1. Januar 1934 in Kraft getretenen Verschlechterungen vorsieht. Die Regierung erklärte, dass allerdings keine Aussicht besteht, im Jahr 1935 die Verschlechterungen restlos aufzuheben.

Die belgischen Eisenbahner verteidigen ihre Löhne. (ITF) Die belgische Regierung beabsichtigt, unter Hinweis auf das Sinken der Indexziffer für den Lebensunterhalt, die Löhne und Gehälter der Staatsbe-

diensteten, also auch der Eisenbahner, um 5%, sowie die Pensionen und verschiedene Nebenbezüge herabzusetzen. Die Staatsbediensteten empfinden diesen Anschlag auf ihre Bezüge als höchst ungerecht, da sie der Ansicht sind, dass das Sinken der Lebenskosten einen derartigen Lohnabbau nicht rechtfertigt. Deswegen haben sich die freien und die neutralen Gewerkschaften der Staatsbediensteten zusammengefunden, um eine einheitliche Aktion gegen die Abbaupolitik der Regierung durchzuführen.

Die tunesischen Eisenbahner fordern. (ITF) Die freie und die unitarische (kommunistische) Eisenbahnergewerkschaft von Tunis haben eine Vereinbarung geschlossen zwecks einer wirkungsvollen Aktion zur Durchsetzung folgender Forderungen:

- 1) Aufhebung verschiedener für das Personal ungünstiger Dienstbefehle;
- 2) Aufhebung der Regierungsverordnungen vom April und Oktober 1934, wodurch die Pensionsregelung verschlechtert wurde;
- 3) einheitliche Rechtsverhältnisse für die Bediensteten der beiden tunesischen Eisenbahnen;
- 4) strenge Durchführung des Achtstundentagesgesetzes in allen Dienstzweigen, Massnahmen zur Verkürzung der Arbeitszeit ohne Verminderung der Einkünfte;
- 5) Ausdehnung der sozialen Gesetzgebung auf die im Kraftwagenverkehr/Beschäftigten;
- 6) Wahrung des Organisations- und Streikrechtes und der Pressefreiheit.

Bei den sowjetrussischen Eisenbahnen wird das Arbeitszeitgesetz nicht restlos eingehalten. (ITF) Das Organ des Zentralrates der sowjetrussischen Gewerkschaften, "Trud", vom 27. November d. J. beklagt sich, dass bei den Eisenbahnen des Bezirks Perm das Arbeitszeitgesetz nicht restlos eingehalten wird. Im Lokomotiv- und Zugdienst ist laut Verfügung der Regierung eine tägliche Arbeitszeit von höchstens 12 Stunden zulässig. Das Blatt meldet jedoch Fälle, wo die tägliche Arbeitszeit 13, 14 und 15 Stunden beträgt. Lokomotivführer müssen manchmal 254, 280 und sogar 290 Stunden pro Monat Dienst leisten, anstelle von 192 Stunden, wie es das Gesetz vorschreibt. Dabei, so meldet das Blatt, ist die Entlohnung der geleisteten Ueberstunden der Willkür der Direktion überlassen und tausende Ueberstunden werden überhaupt nicht vergütet. Das Blatt stellt weiter fest: "Eine schlechte Arbeitsorganisation, die äusserst komplizierte Berechnung der Löhne, Mangel an Kontrolle seitens der Gewerkschaften, das alles führt dazu, dass die Eisenbahner um ihre Ansprüche geprellt werden."

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Der Achtstundentag im französischen Strassenverkehr. (ITF) Im Oktober d. J. wurde in Frankreich ein Erlass herausgegeben zur Ausdehnung der Verordnung vom 15. August 1930 betr. Anwendung des Gesetzes vom 23. April 1919 über den Achtstundentag. Künftig gilt der Achtstundentag auch für die öffentlichen Personen- und Güterverkehrsbetriebe, ausgenommen Strassenverkehrsunternehmen, die öffentlich verwaltet werden, konzessioniert oder verpachtet sind. (Die Regelung der Arbeitszeit in öffentlichen Luftverkehrsbetrieben und Strassenverkehrsunternehmen, die öffentlich verwaltet werden, konzessioniert oder verpachtet sind, erfolgt durch spätere Gesetzesmassnahmen).

In den von dem Erlass erfassten öffentlichen Verkehrsbetrieben beträgt die tatsächliche Arbeitszeit 8 Stunden im Tag; sie kann im Falle des Verkehrspersonals auf 10 Stunden heraufgesetzt werden unter der Bedingung, dass die gesamte Arbeitszeit 48 Stunden in der Woche nicht überschreitet. Der Arbeitstag der Kraftwagenführer, Begleiter, Schaffner und Besteller darf nicht länger als 14 Stunden sein, die ununterbrochene Ruhepause zwischen 2 Arbeitstagen muss mindestens 10 Stunden dauern. Wenn in dem Zeitraum zwischen der Ankunft und der Abfahrt eines Fahrzeuges nach einem bestimmten Orte das Personal, welches diesem Fahrzeug beigegeben ist, keine ununterbrochene Pause von mindestens einer halben Stunde hat, wird dieser Zeitraum als tatsächliche Arbeitszeit angerechnet.

Eine Dienstregelung, aus der die Arbeitseinteilung für die verschiedenen Bediensteten hervorgeht, ist in jedem Abfahrts- und Ankunftsbüro, in den Büros der Haltestationen sowie innen in den Fahrzeugen auszuhängen.

Drohender Streik englischer Omnibusbediensteten. (ITF) Am 17. Dezember kamen die bei der United Counties Bus Company beschäftigten Omnibusführer und -schaffner in Irthlingborough (Grafschaft Northants) zu einer Massenversammlung zusammen, um gegen ihre Arbeitsbedingungen zu protestieren. Es waren Vertreter des Transportarbeiterverbandes zugegen, welche das Wort ergriffen. Die Versammlung nahm einstimmig eine Entschliessung an, wonach Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft und dem Arbeitgeber wegen der Beschwerden des Personals stattfinden sollen. Würden diese Verhandlungen bis zum nächsten Samstag ergebnislos verlaufen, so soll beim Vorstandsvorsitzenden Genehmigung zur Arbeitseinstellung eingeholt werden.

Der Betrieb der United Counties Company erstreckt sich über die Grafschaften Northants, Beds, Bucks, Hunts, Lincs und Leicestershire.

Der englische Verkehrsminister will vorbildliche Arbeitsbedingungen. (ITF) In einer am 10. Dezember in Plymouth gehaltenen Rede äusserte der englische Verkehrsminister, Mr. Hore-Belisha: " Ich wünsche, dass die Arbeitsbedingungen im Verkehrsgewerbe musterhaft seien. Das Parlament hat in kluger Weise darauf bestanden, dass die, welche Handelsfahrzeuge lenken, nicht überarbeitet werden sollten. Deshalb müssen auch Fahrzeuglenker Formulare ausfüllen, aus denen näher die Gewichte hervorgehen, welche sie mitführen und die Zeit, während welcher sie arbeiten müssen. So steht die Sicherheit des Fahrzeuges und der Person, der es anvertraut ist, unter öffentlicher Ueberwachung".

Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer von England und Wales. (ITF) Die am 1. August d. J. vom Nationalen Paritätischen Schlichtungsausschuss (National Joint Conciliation Board) für das Güterkraftverkehrsgewerbe in England und Wales gutgeheissenen Lohn- und Arbeitsbedingungen (diese sind in einem "Lorrymen's Charter" genannten Bericht eines Unterausschusses enthalten) werden in ihren wesentlichen Punkten am 1. Januar 1935 -- es werden noch einige Aenderungen vorgenommen sowie eine provisorische Regelung betr. Löhne getroffen -- in Kraft treten. (S. Einzelheiten in unserm Pressebericht vom 3. September d. J. No. 18.)

Die Arbeitsbedingungen in den öffentlichen Verkehrsbetrieben von Rosario--Argentinien. (ITF) Dem Verband des Personals des öffentlichen Einheits-Verkehrsbetriebes von Rosario -- ein gemischt verwaltetes Unternehmen -- ist dort ein Mitspracherecht eingeräumt worden. Auch die Arbeitsbedingungen können ändern Unternehmen des Landes als Vorbild hingestellt werden. Das Personal im Verwaltungsdienst arbeitet 7 Stunden täglich; an Gehältern werden 150 bis 230 Pesos im Monat bezahlt. Es hat Anspruch auf einen jährlichen bezahlten Urlaub von 10 Tagen. Die Führer und Schaffner beziehen 4,52 (Anfangsgehalt) bis 6 (nach 3 1/2 Jahren) Pesos, Omnibuschauffeure 5,70 Pesos täglich. Die Werkstättenarbeiter verdienen 0,70 bis 1 Peso (Facharbeiter) und 0,50 bis 0,55 Peso (ungelernte Arbeiter) in der Stunde. Ueberarbeit des Verkehrs- und Werkstättenpersonals wird mit einem 50%igen Zuschlag für die über 8 Stunden täglich hinausgehende Arbeitszeit vergütet. Dem Fahrpersonal wird auf Kosten des Unternehmens Sommer- und Winterdienstkleidung gestellt, alle 3 Jahre ein Ueberzieher. Auf dem gesamten Bahnnetz hat das Personal Freifahrt, schulpflichtige Kinder der Bediensteten haben 50% Fahrpreismässigung.

Forderungen des Pariser Untergrundpersonals. (ITF) In der Nacht vom 8. auf 9. Dezember hielt das Personal der Pariser Untergrundbahn eine Versammlung ab, in der eine Reihe wichtiger Forderungen aufgestellt wurden, u. a.: Wiedereinführung der gleichen Lohnsätze, wie sie früher gemeinsam für das Personal des Pariser öffentlichen Verkehrsbetriebes und der Pariser Untergrundbahn galten, Neuregelung der Prämien, Bestätigung der zwischen der Untergrundbahngesellschaft und dem Personal abgeschlossenen Vereinbarung über die neuen, von der freien Gewerkschaft unterbreiteten Lohnsätze durch den Präfekten des Seinedepartements.

Der Konflikt bei der Genfer Strassenbahn. (ITF) Seit einiger Zeit besteht zwischen der Genfer Strassenbahngesellschaft und der Personalorganisation ein Konflikt. Die Gesellschaft hat tatsächlich den Tarifvertrag gekündigt, um die Gehälter des Personals herabzudrücken. Letzteres wehrt sich jedoch energisch dagegen. Da direkte Verhandlungen scheiterten, wurde der Streit beim Schlichtungsausschuss anhängig gemacht. Gelingt es diesem ebenfalls nicht, die Parteien auf einen neuen Vertrag zu einigen, so wird der Staatsrat (die kantonale Regierung) eine Entscheidung treffen müssen.

Verschlechterungen bei der Strassenbahn vom Haag -- Holland. (ITF) Die Haager Strassenbahn machte bekannt, dass sie beabsichtige, am 1. Januar 1935 70 Reservebedienstete zu entlassen und 70 Festangestellte in den Reservedienst zu versetzen. Die Gewerkschaftsvertreter im Personalausschuss verlangten die Einberufung dieser Körperschaft.

Ausserdem hat der Verwaltungsrat der Strassenbahn beschlossen, ab 1. Januar und ferner ab 1. April n. J. einen Gehaltsabbau von jeweils $4\frac{1}{2}\%$ durchzuführen. Der Stadtrat von Den Haag hat nun der Gesellschaft mitteilen lassen, dass er sich mit dieser Massnahme nicht einverstanden erklären könne, er sei aber bereit, eine einmalige Gehaltskürzung von 6% ab 1. Januar gutzuheissen. Der Verwaltungsrat hat nun einen dieser Auffassung Rechnung tragenden Beschluss gefasst.

Arbeitszeitgrenze für amerikanische Flugzeugführer. (ITF) Die Behörden in den Vereinigten Staaten nehmen stets mehr Einfluss auf das Verkehrsflugwesen. Vor kurzem wurde zwischen dem Handelsministerium, den Luftverkehrsgesellschaften und der Leitung des nordamerikanischen Zivillflugwesens vereinbart, dass die im nordamerikanischen Flugverkehr beschäftigten Piloten im Jahr nicht länger als 1 000 Flugstunden -- das wären im Monatsdurchschnitt 85 -- beschäftigt werden dürfen.

Lohnerhöhung für die Hafendarbeiter in den USA. (ITF) Im Anschluss an den unlängst für die Hafendarbeiter in den Häfen am Stillen Ozean abgeschlossenen Vertrag ist nun auch für die Hafendarbeiter an der atlantischen Küste eine Lohnerhöhung erzielt worden.

Zunächst wurde zwischen der nordamerikanischen Hafendarbeiter-Organisation und den Arbeitgebern des transatlantischen Verkehrs eine Vereinbarung getroffen. Bald darauf folgte ein Abkommen mit denen des Küstenverkehrs. Die Löhne wurden um \$0,10 pro Stunde für gewöhnliche und um \$0,25 pro Stunde für Ueber-Arbeit hinaufgesetzt. (1 Dollar = hfl. 1.48, schweiz. Fr. 3.-)

SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER

Die Staatsbeihilfen für die englische Seeschifffahrt und die Aufrechterhaltung des Lohnstandards. (ITF) In seiner im Parlament gehaltenen Rede über die Staatsbeihilfen für die Seeschifffahrt hat der englische Handelsminister der Arbeitsbedingungen der Seeleute nicht Erwähnung getan, was ihm heftige Kritik seitens der Arbeitervertreter eintrug. Der selbe Minister hat jedoch am 7. Dezember in einer Rede in Leith erklärt: "Wir werden darüber wachen, dass der Teil der englischen Handelsschifffahrt, dem die Subventionen des Staates zufallen, keinen derartigen Einfluss auf die unter der Kontrolle des Nationalen Seeschiffahrtsamtes stehenden Lohn- und Arbeitsbedingungen ausüben kann, dass diese gedrückt werden."

Die norwegischen Reeder lehnen den für die Decksoffiziere gefällten Schiedsspruch ab. (ITF) Nach dem Abbruch der Verhandlungen zwischen der norwegischen Organisation der Decksoffiziere (angeschlossen der I.T.F.) und der Reeder-Föderation wegen Abschluss eines Kollektivvertrages ist der staatliche Schlichter eingeschritten und hat einen Spruch gefällt, der von dem Personal akzeptiert, von den Reedern aber abgelehnt wurde. Die Reeder haben nun beschlossen, den s. Zt. mit der Heizerorganisation abgeschlossenen Tarifvertrag zu verlängern. Nach dem Schiedsspruch sollen folgende Gehaltssätze (in norwegischen Kronen) gelten:

Brutto-Tonnengehalt		1. Offizier	2. Offizier	3. Offizier
1. Klasse von	400 bis 1 000 t	280	220	
2. " "	1 000 bis 2 500 t	295	235	185
3. " "	2.500 bis 4 000 t	325	260	200
4. " "	4 000 bis 6 000 t	345	285	210
5. " "	6 000 t und darüber	380	310	220

Der Funker soll eine monatliche Zulage von 50 Kronen erhalten. Ferner soll eine Dienstalterszulage von 15 Kr. monatlich nach 2, nach 4 und nach 6 Dienstjahren bei Beschäftigung durch ein und den selben Reeder gewährt werden. Nach einem Jahre Dienst bei einer Firma wären zwei Wochen Urlaub im Jahre zu gewähren. Man rechnet damit, dass der Schiedsspruch in Anbetracht der grossen Bedeutung des Seeschiffahrtsgewerbes/zur Verhütung eines Streikausbruches für verbindlich erklärt wird. Im Organ der norwegischen Offiziersgewerkschaft wird betont, dass Ablehnung des Spruches durch das Reedertum verstärkte Kampfbereitschaft der Mitglieder bedeuten würde; letzterem bliebe nichts anderes als Annahme des schiedsgerichtlichen Urteils übrig.

/und

Kündigung des Tarifvertrages in der norwegischen Grossschiffahrt.
Der norwegische Seeleuteverband hat den Kollektivvertrag für die Grossschiffahrt, der am 1. Februar 1935 abläuft, gekündigt. Der Grund zur Kündigung ist darin zu suchen, dass viele Klagen der Mitglieder über die Auslegung des bestehenden Vertrages vorliegen in Sachen Arbeitszeit, Urlaub, Dienstalterszulagen für das Bedienungspersonal und wegen des Brauches, die Seeleute zur Tragung der Reisekosten nach dem Schiff zu zwingen.

Ferner will der Seeleuteverband die Unsitte beheben, dass die Mannschaften beim Laden und Löschen von Schiffen in der Grossschiffahrt verwendet werden.

Die Arbeitslosigkeit unter den norwegischen Seeleuten. (ITF) Im Monat November waren von den Mitgliedern des norwegischen Seeleuteverbandes 1 751 arbeitslos, davon 571 Mann Deckpersonal, 934 Maschinistenpersonal, 15 Elektriker und 231 Mann Bedienungspersonal.

Verlängerung des Tarifvertrages in der schwedischen Seeschiffahrt. (ITF) Der Tarifvertrag zwischen dem schwedischen Seeleuteverband und dem Reederverein ist, da ihn keiner der Vertragsteile gekündigt hat, auf ein Jahr verlängert worden. Mehr als 70% der Seeleute, die sich an der Abstimmung beteiligten, stimmten für die Verlängerung.

Auch die Verträge für die Deckoffiziere, Schiffingenieure, Funker und Stewards sind verlängert worden. Dasselbe gilt für das Seeschlepperpersonal.

Dagegen hat der Seeleuteverband den Vertrag mit dem Reederverein für die Skårgård- und Målarflotten gekündigt. Unter diesen Vertrag fallen 400 Mann.

Verdrängung holländischer Rheinschiffer durch deutsche. (ITF) Früher sind im Rheinverkehr zwischen Holland und Deutschland sowohl deutsche, wie auch holländische Arbeitskräfte beschäftigt worden, gleich ob es sich um deutsche oder holländische Firmen handelte. Nach der Machtergreifung des Faschismus in Deutschland hat sich die Lage radikal geändert. Die deutschen Firmen haben holländische Arbeitskräfte völlig verdrängt. Aber nicht nur das, sie nützen ihren Einfluss in Holland aus, um die holländischen Binnenschiffer auch aus den holländischen Firmen zu verdrängen und sie durch deutsche Arbeitskräfte zu ersetzen. Natürlich werden Hitler-treue Elemente vorgeschoben, wodurch sich das heutige Deutschland offenbar Propagandamöglichkeiten für seine "Ideen" in Holland schaffen will. Die Leidtragenden sind aber die holländischen Schiffer; in Rotterdam selbst sind im Arbeitsamt 1429 arbeitslose Rheinschiffer eingeschrieben (Ende 1930 waren es nur 316). Das Vordringen der deutschen Arbeitskräfte in der Rheinschiffahrt dauert an und es besteht die Gefahr, dass die holländischen Schiffer bald zum grossen Teil von den deutschen verdrängt werden. Der der ITF angeschlossene holländische Transportarbeiterverband wandte sich deswegen an die holländische Regierung und verlangte den Schutz der holländischen Schiffer gegen die deutsche Expansion.