

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 MONATLICH IN ESPERANTO

No. 18
Amsterdam,
28. August
1939

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

KONGRESSE

Eisenbahnverband Kanadas, 1. September in Ottawa.
Schwedischer Seeleuteverband, 17. September in Viskadalen.

EISENBAHNER

Einem Streik bei den englischen
Eisenbahnen entgegen?

(I.T.F.) Der Lohnkonflikt bei den
englischen Eisenbahnen wird stets
ernster. Wir gehen hier kurz auf den

Gegenstand des Konfliktes ein:

Der Landesverband der Eisenbahner, dem 350 000 Mann im aktiven Dienst stehend, angeschlossen sind, hat alle seine Forderungen zurückgestellt, ausser eine: der wöchentliche Mindestlohn von 50 shilling. Auf diese Forderung konzentriert er alle seine Kräfte.

Der Verband des Lokomotivpersonals mit seinen 53 000 Mitgliedern: Lokführer, Heizer und Putzer, hält seine sämtlichen, vom Schlichtungsgericht abgewiesenen Forderungen aufrecht. Er fordert eine allgemeine Lohnerhöhung von 1 s täglich für das Lokomotivpersonal, eine Verlängerung der bezahlten Ferien, Erhöhung des Zuschlages für Sonntagsarbeit und Aufhebung aller über 8 Stunden hinausgehenden Dienstschichten.

Die Konferenzen zwischen Direktoren der Gesellschaften und Vertretern des Landesverbandes vermochten nicht, die Parteien einander näher zu bringen. Die Eisenbahnen weigern sich, über den ab 29. Juli zugebilligten Mindestsatz von 45 s hinauszugehen. Der Generalversammlung des Landesverbandes der Eisenbahner, die am 22. August zu dem Ergebnis der jüngsten Verhandlungen Stellung zu nehmen hatte, lagen zwei Entschliessungen vor: eine die den Streik verlangte, und die andere, welche auf eine neue Entscheidung des Schlichtungsgerichtes abzielte. Die Versammlungsmehrheit sprach sich für einen neuen Schlichtungsversuch aus. Sie liess sich vor allem von der Erwägung leiten, dass die Forderung des Mindestlohnes von 50 s bei einem sehr grossen Teil der öffentlichen Meinung bereits günstig aufgenommen worden sei, weshalb sie hoffte, dass die Arbeitnehmer auch ohne Streik den Sieg davontragen werden.

Auch der Verband des Lokomotivpersonals hatte mehrere Konferenzen mit den Gesellschaften, deren Direktoren sich hartnäckig wehren. Schliesslich haben sie angeregt, den Konflikt erneut an das Schlichtungsgericht zu verweisen, wobei sie sich erboten haben, mitzuhelfen, um das Verfahren zu beschleunigen. Der Verband des Lokomotivpersonals war der Ansicht, dass sich seit dem letzten Beschluss des Gerichtes vom Februar d. J. keine neuen Tatbestände ergeben haben, die einen anderen Spruch erhoffen liessen und dass er, nach dem doppelten Scheitern des Schlichtungsverfahrens und der direkten Verhandlungen, das Recht habe, frei seine eignen Beschlüsse zu treffen.

Der Verband hat in seiner ausserordentlichen Generalversammlung vom 22. August den Beschluss gefasst, mit Wirkung ab Samstag, den 26. August, abends, den Streik zu erklären. Dieser Beschluss wurde den Gesellschaften und dem Arbeitsminister zur Kenntnis gebracht. Eine am 23. August beim Arbeitsministerium stattgefundene Konferenz hat die Gewerkschaft nicht von ihrem Beschlusse abzubringen vermocht. Sofern nicht vor dem Abend des 26. August unvorhergesehene Ereignisse eintreten, wird der Streikbeschluss für die 53 000 Mitglieder des Verbandes wirksam.

Zu bemerken ist, dass auch dem allgemeinen Eisenbahnerverband (Landesverband) eine grosse Anzahl Lokführer, Heizer und Lokputzer angehören, die von ihrer Organisation nicht zum Streik aufgefordert wurden. "The Economist", eine bedeutende Zeitung für die Geschäftswelt, hält das hartnäckige Verhalten der Parteien für Bedauernswert. Sie bedauert, dass die Gesellschaften kein grosszügigeres Anerbieten machten als das eines Mindestlohns von 45 s, der sie nur 100 000 Pfund Sterling kostet, während die Einnahmen seit Februar wesentlich gestiegen sind. Ferner erinnert das Blatt daran, dass das Schlichtungsgericht der Auffassung war, dass für die unteren Eisenbahnergruppen etwas getan werden sollte, sobald es die Kassenverhältnisse erlauben.

Ein Eisenbahnerstreik in Australien (I.T.F.) Ein etwa 100 Eisenbahner umfassender Streik führte bei sämtlichen Eisenbahnlinien von Neu-Südwaies (Australien) zu einer grossen Solidaritätsbewegung.

Die Eisenbahner leben und arbeiten auf einem Stück der Bahnlinie, die sich in der Gegend von Broken Hill von Parkes nach Adelaide hinzieht. Es handelt sich hier um eine besonders ungastliche, wüstenartige Gegend. Das Leben der Leute, die dort zu wohnen gezwungen sind, ist ein ständiger Kampf gegen den Sand und das durch sintflutigen Regen herangeschaffte Wasser; sie sind überhaupt wie von der zivilisierten Welt abgeschnitten. Die Privatinitiative investiert in den Wohnhäusern so gut wie kein Kapital; auch nicht die Eisenbahnverwaltung. Die Eisenbahner wohnen dort in erbarmlichen Hütten oder gar in Zelten. Von einem lokalen Handels- und Geschäftsleben, das diese Bezeichnung verdiente, kann keine Rede sein. Arzt und Krankenhaus liegen weit aus dem Bereich, das Schulwesen ist recht primitiv. Zahlreich sind die Fälle, wo die Augen durch feine Sandteile, die sich in der Luft befinden, angetastet werden, ein Übel, das eine langwierige Heilung erfordert, bisweilen führt es aber auch zu einer Verringerung der Sehscharfe.

Zu Wohn-, Kleidungs- und Ernährungszwecken muss in dieser Gegend viel mehr Geld aufgewendet werden, als dort, wo das wirtschaftliche und soziale Leben sich in mehr "normalen" Formen abwickelt.

Zahlreiche Beschwerden und Verhandlungen des australischen Eisenbahnerverbandes, um für seine Leute bessere Löhne durchzusetzen, verliefen erfolglos. Die Wochen im voraus ergangene Streikankündigung hat keine Änderung der Haltung des Eisenbahnministeriums von Neu-Südwaies bewirkt. Am Ende seiner Geduld angelangt, erklärte der Eisenbahnerverband zum 10. Juli den Krieg. Er ergriff Massnahmen zur Wiederverproviantierung der Streikenden, Massnahmen, die sich dank der Solidarität der Eisenbahner und aller gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmer der Gegend als vollkommen hinreichend erwiesen haben.

Unzufriedenheit unter den Eisenbahnern Indiens

(I.T.F.) Am 20. Juli stellte eine Abordnung des Britisch-Indischen Eisenbahnerverbandes dem Aufsichtsrat

der Eisenbahnen einige sehr alte Forderungen.

Sie erzielte eine Verbesserung der Regelung betreffend die Freifahrtscheine, die Versicherung, dass die Ferienregelung pünktlicher durchgeführt und das Versprechen, dass die Regelung über die Arbeitszeitbegrenzung auf zwei Kleinbahnnetze ausgedehnt werde. Durch diese Zugeständnisse werden zwar die Forderungen des Verbandes nicht restlos erfüllt, man betrachtet sie aber als einen Schritt auf dem guten Wege.

In bezug auf die beiden wichtigsten Forderungen konnte jedoch keine Einigung erzielt werden.

Bei den indischen Eisenbahnen besteht eine Unterstützungskasse, die durch Beiträge der Eisenbahner und Beihilfen der Eisenbahnunternehmen unterhalten wird. Die Mitgliedschaft zu dieser Kasse ist freiwillig, es wird aber die übergrosse Mehrheit der unteren Arbeitnehmergruppen nicht zu dieser Kasse zugelassen.

1931 waren von 372 000 Eisenbahnern mit einem Monatseinkommen von über 20 Rupien 244 000, d. i. etwa zwei Drittel, Mitglied der Kasse. Seither hat sich die Lage so gut wie nicht geändert. Obgleich die Kgl. Kommission, eingesetzt zur Untersuchung der Arbeitsbedingungen in Indien i. J. 1931 empfohlen hat, die Unterstützungskasse sämtlichen Eisenbahnern zugänglich zu machen, werden noch ca. 65 % des Personals abseits gehalten. Am 20. Juli hielt man dem Verband von neuem das finanzielle Argument vor. Wollte man sämtliche Eisenbahner in den Genuss der Kassenleistungen gelangen lassen, so würde dies 500 000 Rupien im Jahr kosten. Nun hatten aber die Eisenbahnen in diesem Jahre eine Einnahmen-Einbusse von 540 000 Rupien, dem Vorjahre gegenüber. Die Abordnung hat nur das Versprechen bekommen, dass die Angelegenheit der Regierung unterbreitet werde.

Die zweite Frage war die betreffend den Verhandlungsapparat, lokal, regional und soweit die Beziehungen mit den öffentlichen und privaten Direktionen in Betracht kommen. Die Regierung hat einen solchen Verhandlungsapparat in einer einzigen Provinz, Bengalen, geschaffen und der Vorwand fordert seine allgemeine Einführung im ganzen Lande, weil man von einem solchen Kollektivverhandlungsverfahren erhofft, dass den zahlreichen Willkürakten, die man bisher erlebt hat, ein Ende gemacht wird. Der Aufsichtsrat liess sich aber nur zu der Zusage herbei, die Angelegenheit der Regierung zu unterbreiten.

Durch den hartnäckigen Widerstand der höchsten Eisenbahnbehörde, welche die Unterstützungskasse den Eisenbahnern der unteren Gruppen nicht zugänglich machen will, und durch die stillschweigende Ablehnung der Forderung der Eisenbahner, für sämtliche Eisenbahnbetriebe Schlichtungs- und Schiedsgerichtsinstanzen zu schaffen, sind die gewerkschaftlich organisierten Eisenbahner sehr erregt, besonders unter denen, um die es am schlimmsten bestellt ist, herrscht grosse Unzufriedenheit. Der Verband fordert sämtliche Mitglieder auf -- von 9 ist nur ein Eisenbahner organisiert--, eine lebhafte Agitation zu entfalten, die am 21. August durch eine grosse nationale Kundgebung ihren Höhepunkt erreichen soll. Gewerkschaftsfunktionäre, die sich bisher durch ihre ausgeglichene Haltung ausgezeichnet haben, erklären nun in öffentlichen Versammlungen, dass ein allgemeiner Streik bei den Eisenbahnen nicht ausgeschlossen ist

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Der Konflikt im Pariser Kraftdroschken-gewerbe.

(I.T.F.) Seit über einem Monat droht in der Stadt Paris ein umfassender Konflikt im Kraftdrosch-

kengewerbe. Trotz aller Bemühungen der Gewerkschaft der Kutscher und Kraftfahrer, einen solchen zu verhüten und eine friedliche Lösung herbeizuführen, ist das bisher nicht möglich gewesen. Die Arbeitnehmerorganisationen, die nur ihren schlechten Willen an den Tag legen, haben beschlossen, nicht über die verschiedenen Punkte des Kollektivvertragsentwurfes zu verhandeln, den sie der Gewerkschaft der Kutscher und Kraftfahrer zur Äusserung unterbreitet haben.

Die Arbeitnehmer hielten nicht damit zurück, zum 19. August eine Aussperrung anzukündigen und die Vertreter der Gewerkschaft haben erneut ihre Entschlossenheit zum Ausdruck gebracht, sich gegen jede weitere Beschneidung der bescheidenen Errungenschaften der Kraftwagenführer zu wehren.

Der Arbeitsminister hat schliesslich, angesichts der schlimmen Wendung, welche die Ereignisse nehmen konnten, in letzter Stunde ein Kommuniqué herausgegeben, worin er mitteilt, dass er die Vertreter der Arbeitgeber empfangen hat, welche sich auf seine dringende Bitte damit einverstanden erklärt haben, den Kollektivvertrag, der am 19. August ablaufen sollte, bis zum 28. August anzuerkennen.

Die Gewerkschaft der Kutscher und Kraftfahrer hat zum 18. August eine wichtige Versammlung einberufen, wo die Gewerkschaftsführer eine genaue Darstellung der Situation gaben. Die Versammlung nahm einmütig eine lange Entschliessung an, in der erklärt wird, dass die Vorschläge der Arbeitnehmer über einen neuen Kollektivvertrag unannehmbar seien. Diese Vorschläge beweisen, dass es den Arbeitgebern nicht im geringsten darum zu tun ist, der schwierigen Lage im Kraftdroschkengewerbe abzu- helfen, sondern, im Gegenteil, die gewerkschaftlichen Errungenschaften aufs Spiel zu setzen. Die Kraftfahrer erklären, dass sie entschlossen sind, an ihren Arbeitsbedingungen nicht rütteln zu lassen.

Gute Arbeit in Schweden.

(I.T.F.) Der schwedische Transport- arbeiterverband hat im Juni 1939

47 Kollektivverträge, durch welche die Arbeitsbedingungen von 1 700 Mitgliedern geregelt wurden, erneuert. Eine grosse Anzahl dieser Verträge findet auf die Geschäfts- und Last- kraftwagenführer Anwendung.

Das Wesentliche an diesen Verträgen ist, dass diese Erneuerung bedeutende Lohnaufbesserungen mit sich bringt. In den meisten Fällen macht die Erhöhung 4 bis 5 Kr. wöchentlich aus, es gibt aber auch welche, wo sie 10 und 15 Kr. beträgt.

13 Verträge, gültig für 958 Mitglieder, bringen eine Verlängerung des jährlichen Urlaubs. Insgesamt wurde der bezahlte Urlaub um 3 222 Tage jährlich verlängert.

In vielen Verträgen wurden die Bestimmungen bezüglich Überstunden- zahlung und Sonntagsarbeit einer Neuregelung unterzogen, bzw. verbessert.

Neue Strassenverkehrsvorschriften in Neuseeland

(I.T.F.) Am 20. Juli sind in Neusee- land neue Strassenverkehrsvorschriften in Kraft getreten, die u.a. folgendes

vorsehen:

1) Die Lichter müssen so abgedämpft werden, dass sie andere Strassenbe- nützer nicht stören;

2) die Fahrzeuge müssen mit unzerbrechlichem Sicherheitsglas versehen sein;

3) die Geschwindigkeit der Motorräder mit Beisitz wird auf 40 Stunden- meilen beschränkt;

4) Vergrösserung der Höchstlänge mehrachsiger Anhängewagen von 30 auf 33 Fuss.

Eine der wichtigsten der neuen Vorschriften ist die, wonach beim Ent- gegenfahren eines anderen Wagens die Lichter abgedämpft werden müssen.

Der Verkehrsminister hat in einem Interview erklärt, dass im letzten Jahr mehr als 47% aller tödlichen Unfälle sich in der Dämmerung oder in Dunkelheit ereigneten, obwohl der Verkehr in diesen Stunden viel gerin- ger ist als am helllichten Tage. "Wenn die Lichter abgedämpft werden", sag- te der Minister, "muss die Geschwindigkeit vermindert und der geringeren Sicht angepasst werden. Die Lichtstärke der Scheinwerfer muss vermindert werden, wenn sich zwei Wagen einander auf 400 bis 500 Yards genähert ha- ben; unterlässt man es rechtzeitig zu machen, so ist dies fast genau so gefährlich, als würde man das überhaupt nicht gemacht haben".

Die Pensionierten der franzö- sischen Kleinbahnen

(I.T.F.) Wie erinnerlich wird seit dem 1. Juni 1938 den pensionierten Staats- bediensteten sowie den Bediensteten der

Nationalen Eisenbahngesellschaft eine besondere Teuerungszulage von 720 Fr. pro Jahr gewährt. Auf Bemühungen des Kleinbahnverbandes und des Transportarbeiterverbandes ist diese Begünstigung auch auf die pensio- nierten Bediensteten der Kleinbahnen und der interkommunalen Kraftwagen- betriebe erstreckt worden. Am Anfang des Jahres ist den Eisenbahnen eine gleiche Zulage bewilligt worden, worauf die Organisationen sofort die nötigen Schritte eingeleitet haben, dass auch die pensionierten Kleinbah- ner in Genuss einer solchen Zulage kommen. Der Finanzminister hat diesem Verlangen nicht nur nicht zugestimmt, sondern gleichzeitig bemerkt, dass die Zulage von 720 Fr. nur an Pensionierte mit 30 Dienstjahren (nicht 25) gewährt wird, während die übrigen nur 360 Fr. bekommen. Auf diese Weise wird vielen Pensionierten die bescheidene Pension ab 1. September um 90 Fr. für das abgelaufene Vierteljahr gekürzt werden.

Die zuständigen Organisationen setzen ihre Bemühungen fort.

P R E S S E B E R I C H T

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

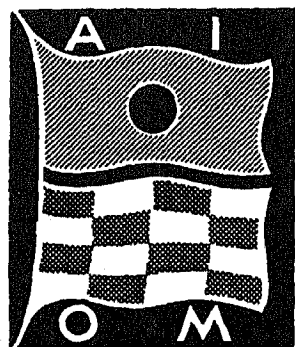
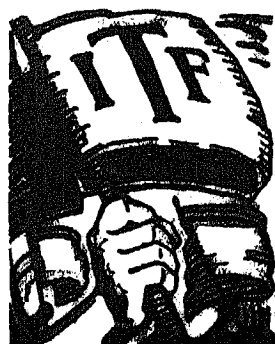
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

AMSTERDAM, VONDELSTRAAT 61

UND DEM

INTERNATIONALEN BUND DER SCHIFFSOFFIZIERE

ANTWERPEN, COURTE RUE NEUVE 34



Erscheint zweiwöchentlich in deutscher, englischer, französischer, dänischer und spanischer Sprache, sowie monatlich in Esperanto.

Amsterdam, 28. August 1939

Krankenversicherung für Seeleute in den Ver. Staaten

verunfallten oder erkrankten Seeleuten die volle Heuer bis zu ihrem Abgang vom Bord auszuzahlen, und dann eine Unterstützung von 10 Dollar pro Monat bis zu ihrer Wiederherstellung, höchstens aber 16 Wochen lang.

(I.T.F.) Das amerikanische Parlament hat ein Gesetz verabschiedet, wonach die Reeder verpflichtet sind, an Bord

Ein Streik der Seefischer in l'Ile de Noirmoutier (Frankreich)

10. August etwa 250 Fischer in Streik getreten. Der Bewegung haben sich die Sardinienfischer einiger anderer Häfen angeschlossen.

(I.T.F.) Da die Unternehmer den Fischern den von ihnen verlangten Preis für gefangenen Fisch nicht zahlen wollen, sind in l'Ile de Noirmoutier am

Erhöhung der Verpflegungszulage an Mannschaften französischer Trawler in Dieppe und Arcachon

ist die Verpflegungszulage der Mannschaften der Trawler auf 12 Fr. auf See und 16 Fr. im Hafen festgesetzt worden.

(I.T.F.) Durch einen am 12. Mai 1938 zwischen dem Zentralausschuss der Reeder und dem französischen Seeleuterverband abgeschlossenen Kollektivvertrag

Die Seefischer in Dieppe und Tréport forderten eine Erhöhung der Mindeststeuer sowie der Verpflegungszulage. Die Forderung ist einem Schiedsgericht unterbreitet worden. Durch den Schiedsspruch ist die Erhöhung der Mindeststeuer abgelehnt worden, aber die Verpflegungszulage wurde mit rückwirkender Kraft ab 12. Mai um 1 Fr. auf See und 2 Fr. im Hafen pro Tag erhöht. Auch in Arcachon, wo ein ähnlicher Konflikt ausgebrochen ist, wurde ein gleicher Schiedsspruch gefällt, mit dem Unterschied, dass die Verpflegungszulage mit rückwirkender Kraft ab 1. Januar erhöht wurde.

Beilagen:

1. Beilage: Krankenversicherung für Seeleute in den Ver. Staaten
Aus den Organisationen Nr. 17.

hat ein Gesetz verabschiedet, wonach die Reeder verpflichtet sind, an Bord verunfallten oder erkrankten Seeleuten die volle Heuer bis zu ihrem Abgang vom Bord auszuzahlen, und dann eine Unterstützung von 10 Dollar pro Monat bis zu ihrer Wiederherstellung, höchstens aber 16 Wochen lang.

Ein Streik der Seefischer in l'Ile de Noirmoutier (Frankreich)

10. August etwa 250 Fischer in Streik getreten. Der Bewegung haben sich die Sardinienfischer einiger anderer Häfen angeschlossen.

(I.T.F.) Da die Unternehmer den Fischern den von ihnen verlangten Preis für gefangenen Fisch nicht zahlen wollen, sind in l'Ile de Noirmoutier am

Erhöhung der Verpflegungszulage an Mannschaften französischer Trawler in Dieppe und Arcachon

ist die Verpflegungszulage der Mannschaften der Trawler auf 12 Fr. auf See und 16 Fr. im Hafen festgesetzt worden.

(I.T.F.) Durch einen am 12. Mai 1938 zwischen dem Zentralausschuss der Reeder und dem französischen Seeleuterverband abgeschlossenen Kollektivvertrag