

PRESSEBERICHT



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

~~Amsterdam, den 21. Januar 1935.~~

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

No. 2

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

EISENBAHNER.

Die englischen Eisenbahner fordern weitere Lohnaufbesserung. (I.T.F.)
Die jüngste Lohnbewegung für das Personal der grossen englischen Eisenbahngesellschaften hatte den Erfolg, dass die frühere, zusätzliche 2½%ige Lohnherabsetzung für die Bediensteten mit einem 40 s pro Woche übersteigenden Arbeitseinkommen aufgehoben wurde. Die 2½%ige Kürzung blieb also für die Wochenarbeitsverdienste von unter 40 s in Kraft. Nun haben die 3 englischen Personalverbände die Absicht, auch die Annullierung dieser Lohnsenkung zu fordern. Ende des Monats wird die endgültige Forderung eingereicht werden.

Holländische Gesetzvorlage zur Schmälerung der Pensionen. (I.T.F.)
Die holländische Regierung unterbreitete dem Parlament einen Gesetzentwurf, der eine Kürzung der für die Eisenbahner gültigen Pensionen vorsieht. Diese Massnahme wird als Anpassung an den Lohnstand bezeichnet. Von der Herabsetzung sollen Pensionen, die auf Grund der Löhne aus der Zeit vor 1921 festgesetzt wurden, nicht erfasst werden. Die Pensionsberechnungsbasis sowie die seit dem genannten Jahre erworbenen Rechte sollen entsprechend den seit 1931 durchgeführten Lohnsenkungen eingeschränkt werden. Ferner will sich die Regierung gleichzeitig das Recht vorbehalten, auch in Zukunft weitere Lohnverminderungen vorzunehmen. Man verspricht sich für das erste Jahr der Durchführung der vorgeschlagenen Massnahmen eine Ersparnis in Höhe von fl. 1.400.000.

Die belgische Eisenbahnergewerkschaft und der Lohnabbau. (I.T.F.) Am 5. Januar fand in Brüssel eine ausserordentliche Sitzung des Hauptvorstandes der belgischen Eisenbahnerorganisation statt, um sich mit der durch die 5 - 10%ige Herabsetzung der Gehälter und Löhne der Bediensteten des Staats und der öffentlichen Betriebe --auf Grund der Regierungserlässe vom 26. und 27. Dezember 1934-- geschaffenen Lage zu befassen. Die Sitzung, auf der Vertreter aller Ortsgruppen des Landes anwesend waren, zeigte grosses Interesse für die auf der Tagesordnung stehende Frage und nahm durch Zuruf eine Entschliessung an, in der erklärt wird, dass die Herabsetzungen nicht durch eine Verbilligung der Lebenshaltung gerechtfertigt sind, dass die Regierung durch ihren diesbezüglichen Beschluss ihre vor dem Parlament übernommenen Verpflichtungen gröblich verletzt hat und dass der Lohnabbau provozierend wirkt durch den Umstand, dass davon gerade die minderbemitteltesten Bediensteten betroffen werden. Der Hauptvorstand ist ferner der Ansicht, dass gegen die Regierungserlässe "energisch und anhaltend" Einspruch erhoben werden muss und beschliesst, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln in diesem Sinne zu wirken und die Arbeiter der öffentlichen Betriebe, sowie die Kaufleute, Handwerker, Bauern und Kleinindustriellen, deren Interessen mit denen der Arbeitnehmer in den öffentlichen Betrieben eng verknüpft sind, durch einen eindringlichen Appell um ihre Mitarbeit anzugehen.

In der Resolution wird letzten Endes erklärt, dass sich die Gewerkschaft für die Forderung und baldige Verwirklichung des von der belgischen Arbeiterpartei aufgestellten Planes der Arbeit einsetzen werde.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Ein Kollektivvertrag für die öffentliche Verkehrsgesellschaft von Milwaukee-- Vereinigte Staaten-- bringt Verbesserungen. (I.T.F.)
Ein recht zufriedenstellender Kollektivvertrag ist vor kurzem von der Vereinigung des Personals der Strassen- und elektrischen Bahnen Amerikas mit der "Milwaukee Electric Railway Company" abgeschlossen worden. Es wurde dem Personal eine Maximal-Erhöhung von \$ 0,04 zuerkannt, sodass der Lohn eines Einmannwagenführers und eines/ \$ 0,78 $\frac{1}{2}$ pro Stunde beträgt. Die Dienstpläne sind so aufgestellt worden, dass die regelmässig Beschäftigten im Monat 4 freie Tage ohne Lohn einbüsse haben. Was die Werkstättenarbeiter betrifft, haben diese ihren Lohnstandard von 1929 wieder erreicht. (1 Dollar ca. hfl. 1,48, ca. schw. Fr. 3.--). /Chauffeurs im Omnibusbetrieb

Lohnbewegung des Personals der Elektrischen Bahnen von Lille-Roubaix-Tourcoing-- Frankreich. (I.T.F.) In der Nacht vom 9. auf 10. Januar hielt die Gewerkschaft des Strassenbahn- und Omnibuspersonals der Verkehrsgesellschaft Lille-Roubaix-Tourcoing eine Versammlung ab, an der alle Organisierten (deren Anzahl in dem betreffenden Unternehmen sehr gross ist) teilgenommen haben. Es ging um einen Vorschlag der Gesellschaft auf eine 10%ige Lohnkürzung. Die Versammlung hat beschlossen, jegliche Schmälerung des Arbeitsverdienstes abzulehnen. Es wurde einstimmig eine Entschliessung angenommen, in der zum Ausdruck gebracht wurde, dass die Lebenshaltung eine derartige Massnahme nicht rechtfertige, dass die jetzigen Fahrtarife, die auf Verlangen der Gesellschaft jedesmal, wenn es sich um Erhöhung der Löhne handelte, neu geregelt wurden, keine Änderung erfahren haben und das Personal sei entschlossen, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln für die Erhaltung der geltenden Lohnsätze einzutreten.

/Tschechoslowakei.--

Ein Sieg für die freie Gewerkschaft der Strassenbahner von Reichenberg.(I.T.F.) Am 30. November fand bei den Strassenbahnen von Reichenberg eine Neuwahl des Personalvertrauensmänner-Ausschusses statt. Sie bedeutete für die gemeinsam vom deutschen Transport- und Lebensmittelarbeiter-Verband und den Metallarbeitern aufgestellte Liste --92,84 Prozent der Wähler stimmten für dieselbe-- einen vollen Erfolg. Sämtliche Mandate des Personalausschusses wurden damit wieder von den freigewerkschaftlichen Vertrauensmännern besetzt.

Wahl des Pensionsausschusses der Budapester Strassenbahnen. -- Ein Sieg der Sozialisten. (I.T.F.) Am 2. und 3. Januar hat das Personal der Budapester Strassenbahnen den Ausschuss des Pensioninstitutes gewählt. Die rechtsorientierten Parteien, die Christlichsozialen, die Erwachenden Ungarn und die Mitglieder der Regierungspartei haben sich auf eine gemeinsame Wahlliste geeinigt, um die Kandidaten der Sozialisten zu Fall zu bringen. Die Strassenbahnverwaltung hat auch ihr möglichstes getan, um den Rechtsparteien zum Sieg zu verhelfen. Alles hat aber nichts genützt. Auf die Liste der Sozialdemokraten entfielen 3 640 Stimmen, während die Rechtsparteien nur 2 467 Stimmen auf sich vereinigen konnten. Die sozialistische Mehrheit hat also mit 1 173 Stimmen Mehrheit den Sieg davongetragen.

Doppelte Rolle des Präsidenten der Budapester Strassenbahnen. (I.T.F.) In seiner Eigenschaft als Mitglied der ungarischen Einheitspartei (Regierungspartei) spielt der Präsident der Budapester Strassenbahnen eine recht zweifelhafte Rolle. Einerseits spielt er sich als der unbarmherzige Arbeitgeber auf, andererseits ist er Herausgeber einer Zeitung für die Angestellten der Strassenbahnen. Ausserdem steht er mitten in der Agitation für die Regierungspartei. Diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass sich einige Kontrolleure nicht mit der Unterrichtung und Kontrolle der Bediensteten bei ihrer Arbeit befassen, sondern versuchen, sie für die Regierungspartei zu gewinnen. Oft kommt es vor, dass Schaffner, die dieser Partei angehören, im Dienste abgelöst werden, um politische Agitation zu treiben, während andere, die nicht Mitglied dieser Partei sind, bei Dienstabwesenheit, so z. B. wenn sie vor Gericht geladen werden, um in einer Angelegenheit in Verbindung mit ihrem Dienste vernommen zu werden, einen entsprechenden Lohnabzug erleiden.

Arbeitszeitregelung für die Pariser Kraftdroschkenführer. (I.T.F.) Ende Dezember wurde in Paris von den Organisationen der freien und der kommunistischen Gewerkschaft der Kraftdroschkenführer und den Arbeitgebern im Kraftdroschkenbetrieb (stationierende Wagen) nach Verhandlungen vor dem Polizeikommissariat eine Vereinbarung unterzeichnet, die vorsieht, dass der Erlass der Polizeipräfektur vom 16. Oktober 1934 über Metallschilder mit der Dienstregelung für alle Gesellschaften, die Wagenvermieter und kleinen Besitzer, zu gelten hat. Mit diesem Erlass wurde eine schärfere Kontrolle über die Einhaltung des Erlasses vom 15. August 1930 bezweckt, auf Grund dessen das Achtstundentagesgesetz auch für die Verkehrsbetriebe eingeführt wurde, und wonach im Falle der stationären Kraftdroschken die tägliche tatsächliche Arbeitszeit von 8 Stunden um höchstens 4 Stunden verlängert werden darf. Diese Kontrolle soll nun durch Anbringung eines gut sichtbaren Metallschildes von bestimmter Form im Wagen durchgeführt werden. Auf diesem Schild muss die übliche Rückkehr des Wagens in die Garage (12 Stunden nach der Ausfahrt) angegeben sein. In der neuen Vereinbarung ist bestimmt, dass jeder Chauffeur, ganz gleich, in welcher Eigenschaft er seinen Beruf ausübt, nicht länger als 12 Stunden ununterbrochen für seine Arbeit abwesend sein darf und die Ruhepause zwischen 2 Arbeitstagen mindestens 12 Stunden dauern muss. Die Chauffeure sind nicht gehalten, jeden Tag zur gleichen Zeit auszufahren, sofern die Vorschriften über die Arbeitszeit streng eingehalten werden. Die gegenwärtige Anzahl der Wagen, die 2mal in 24 Stunden ausfahren, darf nicht erhöht werden. Die Gesellschaften und Wagenvermieter haben sich verpflichtet, bis spätestens 15. Januar 1935 in sämtlichen Wagen die Diensterteilung mittels erwähnter Metallschilder auszuhängen.

Gesetzliche Arbeitszeitregelung für die holländischen Kraftfahrer in Sicht? (I.T.F.) In der holländischen Zweiten Kammer hat man in letzter Zeit von allen Seiten, am stärksten natürlich vonseiten der Arbeitervertreter darauf gedrängt, dass nun endlich die Arbeitszeit der verschiedenen Kraftfahrerkategorien gesetzlich geregelt werde. Der Vorsitzende des holländischen Transportarbeiterverbandes, Brautigam, forderte in scharfen Worten eine Arbeitszeitregelung für verschiedene Arbeitnehmergruppen, so auch für die schwer darniederliegende Binnenschifffahrt, der durch den Frachtautoverkehr grösste Schmutzkonkurrenz bereitet wird. Er wollte wissen, was die Mitteilung, eine gesetzliche Regelung der Arbeitszeit der Chauffeure befände sich in einem "weit vorgeschrittenen Stadium der Vorbereitung" eigentlich zu bedeuten hat. "Wieviel Unglücksfälle passieren infolge Übermüdung der Chauffeure... Der Mörder herrscht auf der Strasse". Darf man aus der Antwort des zuständigen Ministers, dass sich einige Beamte mit der Lösung dieses Problems beschäftigen und deren Arbeit einen guten Fortgang nimmt, schliessen, dass nun diesem schweren Uebelstand bald abgeholfen wird?

Neue Führerscheine für englische Lastkraftwagenführer. (I.T.F.) Der englische Verkehrsminister beabsichtigt, auf Grund des Kraftverkehrsgesetzes von 1934 Vorschriften betr. neue Führerscheine für Lenker schwerer Kraftfahrzeuge herauszugeben, die sich im grossen und ganzen an diejenigen anlehnen, die in den vergangenen 3 Jahren für Lenker der öffentlichen Verkehrsmittel Geltung hatten. Ein Bewerber, der nachweisen kann, dass er in dem mit dem 1. April 1934 endigenden Jahre 6 Monate lang mit einem schweren Güterauto gefahren ist, hat gegen Zahlung der Jahresgebühr von 1 s Anspruch auf den neuen Führerschein. Die übrigen Bewerber müssen vor den Verkehrskommissaren nachweisen, dass sie die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes kennen und die erforderlichen Fähigkeiten besitzen, ein schweres Güterauto zu lenken. Sie müssen ferner lesen und schreiben können und eine Erklärung über ihre körperliche Eignung unterschreiben. Es ist noch nicht bestimmt, von welchem Datum ab die neuen Vorschriften in Kraft treten.

Ende des Hafentarbeiterstreiks von Kalkutta. (I.T.F.) Wie die Tagespresse meldet ist der im Dezember v. J. in Kalkutta ausgebrochene Hafentarbeiterstreik durch Vermittlung einer Schlichtungskommission beendet worden. Laut der zwischen den Vertretern der Hafentarbeiter und den Hafenbetriebsunternehmern geschlossenen Vereinbarung beträgt die tägliche Arbeitszeit 10 Stunden bei einer zweistündigen Ruhepause oder 9 Stunden bei einstündiger Pause. Ferner wurden die Lohnsätze erhöht; es werden auch verschiedene bisher am Lohn vorgenommene Abzüge aufgehoben.

Konflikt in der isländischen Seefischerei (I.T.F.) Die isländische Seemannsorganisation forderte für die Besatzungen der Trawler, die in England markten, eine Lohnerhöhung. Der geltende Tarifvertrag lief Ende vorigen Jahres ab. Da die Fischereireeder sich weigerten, in eine Lohnerhöhung einzuwilligen, wurde die Flotte stillgelegt. Ein Vermittlungsvorschlag des Schlichters ist von den Arbeitern angenommen, von den Reedern jedoch abgelehnt worden. Die Reeder erklärten sich nur bereit, die geltenden Löhne weiterzuzahlen.

Teilweise Aufhebung des Lohnabbaus in der englischen Seeschifffahrt aus dem Jahre 1932. (I.T.F.) Vor 3 Jahren sind die Monatsheuern der englischen Seeleute in der langen Fahrt um 18 s vermindert worden, während die in der Küstenfahrt beschäftigten in eine Herabsetzung von 6 s wöchentlich einwilligen mussten. Es besteht zurzeit in Grossbritannien eine Tendenz zur Wiederherstellung der vor einigen Jahren geltenden Lohnsätze und die Bemühungen einer Reihe von Gewerkschaften sind bereits von Erfolg gekrönt worden.

Nun hatte sich das Seemannsamt mit einer Lohnforderung der englischen Seeleute zu befassen. Die Reedervertreter haben daraufhin Aufhebung eines Teils der 1932 durchgeführten Kürzungen an den Löhnen der höheren und niedrigeren Chargen angeboten. Zu diesem Angebot haben die Vorstände der verschiedenen Organisationen Stellung zu nehmen und ihren Beschluss bis spätestens 1. Februar d. J. mitzuteilen.

Kündigung des Tarifvertrages für die dänische Seeschifffahrt. (I.T.F.) Mit 1378 von 1628 abgegebenen Stimmen haben die dänischen Seeleute beschlossen, den Tarifvertrag zum 31. März 1935 zu kündigen.

Die Kollektivverträge des Bedienungspersonals in Dänemark. (I.T.F.) Der zwischen der dänischen Organisation des Bedienungspersonals und der Reeder-Vereinigung (Dansk Dampskibrederiforening) geltende Kollektivvertrag ist mit einigen Verbesserungen bis 1. April 1937 verlängert worden.

Die Lohnsätze richten sich künftig nach dem Index der Lebenshaltung; bei jeder Steigerung um 3 Punkte über 173 hinaus werden die Löhne um 1 Prozent erhöht, bei jeder Senkung um 3 Punkte unter die Zahl 154 um 1 Prozent vermindert. Da die amtliche Indexziffer jeweils in den Monaten Februar und August veröffentlicht wird, erfolgt die Neuregelung der Löhne jeweils am 1. April und 1. Oktober. Die Arbeitszeit muss auf See in die Zeit zwischen 6 Uhr und 19½ Uhr, und im Hafen zwischen 6 und 18½ Uhr fallen. Wird ausserhalb dieser Zeit Arbeit verlangt, so müssen für jede angefangene oder ganze halbe Stunde Kr. 0,65 (1 Kr. = hfl. 0,32, schw. Fr. 0,65) gezahlt werden.

Der genannte Vertrag gilt nur für die Trampschifffahrt. Die übrigen Verträge hat die Organisation gekündigt.

Ein Konflikt im Hafen von Ymuiden -- Holland -- vermieden. (I.T.F.) Nach mündlichen Verhandlungen über die Arbeitsbedingungen im Fischereibetrieb, wo vom 2. Januar bis 10. Juli 1934 ein Konflikt stattgefunden hat, ist nun zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern eine Einigung erzielt worden.

Die Unternehmer mässigten schliesslich ihre ursprünglichen Forderungen, wegen der schlechten Lage im Fischereigewerbe jedoch mussten die Arbeiter in eine Lohnherabsetzung und Verminderung des Fanganteils einwilligen.

Kündigung von Tarifverträgen in Schweden. (I.T.F.) Zwecks Erneuerung des Kollektivvertrages werden zurzeit zwischen dem Reederverein der Skärgård- und Mälarseen und der Ortsgruppe Stockholm des Schwedischen Seeleuteverbandes Verhandlungen geführt. Unter den Vertrag fallen 900 Leute; er läuft für die Heizer und das Deckpersonal am 31. Januar ab. Für das weibliche Personal war die Ubereinkunft am Jahresschluss zu Ende. Inzwischen haben für das weibliche Personal die alten Bestimmungen weiter Geltung.

Ferner hat der Seeleuteverband den Vertrag mit dem Reederverein von Vänern und Vättern gekündigt, unter welchen 800 Arbeiter und Arbeiterinnen fallen. Verlangt werden höhere Löhne und Massnahmen gegen die Verringerung der Bemannung. Auf Grund der höheren Lebensmittelpreise wird für die Köchenvorsteherin auf den Passagierfahrzeugen eine höhere Lebensmittelvergütung verlangt.

Die holländischen Binnenschiffer fordern Massnahmen zur Rettung der Binnenschifffahrt. (I.T.F.) Angesichts der ungünstigen Lage in der regelmässigen Binnenschifffahrt wandten sich die interessierten Verbände an drei Ressortminister und verlangten Massnahmen zur Rettung dieses Zweiges der Binnenschifffahrt. Sie forderten einheitliche Regelung der Arbeitszeit zum Schutze der Unternehmen, die die Arbeitszeitregelung einführten gegen diejenigen, die das noch nicht taten und deswegen unlautere Konkurrenz treiben. Ferner verlangten sie Einführung einheitlicher Tarife und schliesslich eine Regelung des gesamten Verkehrswesens.

-O-O-O-

BEILAGEN:

Dieser Nummer liegen bei:

1. Eine Beilage für die Strassenbahner.
2. " " " " Luftfahrt.
3. " " " " Hafendarbeiter.
4. Redaktioneller Informationsdienst: "Das Leben auf einem Trampschiffe".