

## PRESSEBERICHT



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

No. 4

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE,  
SOWIE IN ESPERANTO 18. Februar 1935

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

### Bevorstehende Kongresse.

Eisenbahnerverband in Holländisch-Indien, am 11. und 12. März in  
Bandung;  
Tschechischer Kraftfahrerverband, vom 20. bis 22. April in Brünn ;  
Tschechischer Eisenbahnverband, idem  
Schweizerischer Eisenbahnverband, am 9. und 10. Mai in Montreux;  
Englischer Eisenbahnverband (N.U.R.), vom 1. bis 6. Juli in Har-  
tings.

### EISENBAHNER

Der Erfolg der belgischen Eisenbahner. (I.T.F.) Wie wir bereits berich-  
tet haben, hat die belgische Regierung durch eine Verordnung vom 24.  
Dezember 1934 die Löhne und Gehälter um 5% und verschiedene Nebenbezü-  
ge der Staatsbediensteten, darunter auch die der Eisenbahner, herab-  
gesetzt resp. abgeschafft. Darauf haben die Staatsbediensteten am 20.  
Januar 1935 in Brüssel eine Massendemonstration veranstaltet, wobei  
gegen die Lohnabbaupolitik der Regierung protestiert wurde; ferner  
wurde zum Ministerpräsident eine Abordnung geschickt, die ihm verschie-  
dene Forderungen des Personals unterbreitete. Der entschiedene Wider-  
stand des Staats- und Eisenbahnpersonals, das sich zu einer einheit-  
lichen Aktion zusammenschloss, hat auf die Regierung einen solchen  
Eindruck gemacht, dass sie sich zu Zugeständnissen entschlossen hat.  
In der selben Woche nach der Massendemonstration in Brüssel hat die  
Regierung beschlossen, die Abbauverordnung vom 24. Dezember 1934 durch  
eine andere zu ersetzen, wonach die Löhne und Gehälter zwar um 5%  
herabgesetzt werden, die verschiedenen Zulagen wie die Familien-,  
Orts-, Wohnungszulage usw. aber, wenn auch herabgesetzt, erhalten  
bleiben. Ferner stimmt die Regierung dem von den Personalorganisa-  
tionen geforderten Verfahren zu, wonach die Löhne und Gehälter nach  
einem bestimmten Schlüssel auf Grund des Lebenshaltungsindex berech-  
net werden. Die neue Lohnregelung stellt ein Provisorium dar, das vom  
1. Januar bis zum 30. März 1935 in Geltung bleibt. Ab 1. April 1935,  
werden die Löhne und Gehälter nach dem Lebenshaltungsindex berechnet  
werden.

Die Zugeständnisse, die das Staats- und Eisenbahnpersonal  
der Regierung abgerungen hat, bedeuten für das Personal einen Betrag  
von etwa 70 Millionen Franken, wovon auf das Eisenbahnpersonal 32 Mil-  
lionen entfallen. Ermutigt durch diesen, wenn auch teilweisen Erfolg,  
haben die Organisationen des Personals beschlossen, die Aktion auch  
gegen diesen Lohnabbau fortzusetzen.

Eine erfolgreiche Aktion der griechischen Eisenbahner (I.T.F.) Mitte  
Dezember 1934 haben die griechischen Eisenbahner eine Solidaritätsak-  
tion für die streikenden Tabakarbeiter in Saloniki, die sie mit einem  
Kampf für ihre eigenen Forderungen verknüpften, durchgeführt. Der der  
I.T.F. angeschlossene griechische Eisenbahnverband hat an seine Or-  
ganisation in Mazedonien eine Weisung ergehen lassen, die Arbeit auf  
3 Stunden niederzulegen und eine Demonstration durch Saloniki zu ver-  
anstalten. Die Aktion hatte einen glänzenden Verlauf. Das gesamte Per-  
sonal stellte die Arbeit zur festgesetzten Stunde ein und zog, 1500  
Personen an der Zahl, zum Stadtpräfekt. Es kam dabei zu Zusammenstös-  
sen mit der Polizei, wobei 40 Personen verletzt wurden, darunter 3  
schwer. Die Züge fuhren mit einer Verspätung von 3 Stunden ab.

Am gleichen Tage begab sich der Vorstand des Verbandes zum Verkehrsminister und forderte die schon früher versprochene Erhöhung der Löhne, insbesondere der niedrigen Kategorien. Einen Versuch des Ministers, die Frage der Lohnerhöhung weiter zu verschleppen, beantwortete der Vorstand mit der Drohung mit einem Generalstreik der Eisenbahner. Daraufhin hat der Minister nachgegeben und die Erhöhung der Löhne verfügt. Dadurch erreichten die Eisenbahner eine Erhöhung bis zu 6%; darüber hinaus bekommen die niedrigen Kategorien in einigen Städten eine Erhöhung um 4 bis 8%. (Weitere Nachrichten fehlen noch; wir werden evtl. auf den Kampf der griechischen Eisenbahner zurückkommen, sobald wir Nachrichten erhalten.)

Erweiterung des Mitspracherechtes des Personal bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen. (ITF) Zur Erweiterung des Mitspracherechtes im Betrieb der tschechoslowakischen Staatsbahnen hat der Eisenbahnminister drei Vertreter des Personals in die sog. Kohlenkommission der Bahnen berufen. Diese Berufung ist besonders wichtig, da das Personal somit ein Kontrollrecht über die Kohlenbewirtschaftung der Eisenbahnen erhält. Schon früher kam es bei der Kohlenbewirtschaftung zu verschiedenen Unregelmässigkeiten, wodurch das Unternehmen, indirekt also auch das Personal, geschädigt wurde. Die Berufung der Personalvertreter geschah auf wiederholte Beschwerden der Bediensteten gegen diese Unregelmässigkeiten.

Verhaftung von Eisenbahnern bei Unfällen. (ITF) Es hat den Anschein, als herrsche in Kuba noch der in den meisten zivilisierten Ländern bereits abgeschaffte Brauch, die Führer von Zügen, die in irgend einen Eisenbahnunfall verwickelt sind -- selbst in Fällen, wo Personen beim Ueberqueren der Eisenbahnlinie getötet werden --, kurzerhand zu verhaften. "Heraldo Ferroviario", das Organ des Eisenbahnerverbandes von Kuba, vom 12. Januar d. J., teilt mit, dass der Verband beim Justizministerium gegen die Verhaftung zweier Kollegen protestiert hat, die in Unfälle verwickelt wurden, während zwei andere kürzlich aus dem selben Grunde arrestiert worden waren.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Massnahme der französischen Transportarbeiter-Föderation zugunsten der Kleinbahner. (ITF) Der französische Arbeitsminister empfing am 9. Februar eine Abordnung der französischen Transportarbeiter-Föderation, der auch Vertreter des Gewerkschaftsbundes beigegeben waren. Es wurden ihm die Forderungen des Klein-, Lokal- und Strassenbahnpersonals vorgetragen, mit denen u. a. bezweckt wird: 1.) die Durchführung der Erlässe vom 15. August 1930 und 2. Oktober 1934 über die Anwendung des Achtstundentages auf Unternehmen zur Beförderung von beweglichen Sachen und Umzugsgut, Unternehmen zur Vermietung und Einstellung von Fahrzeugen und Leichenbestattungsunternehmen sowie auf öffentliche Verkehrsunternehmen; 2.) die Annahme eines Gesetzentwurfes über die Wiedereinstellung der bei den Klein- und Strassenbahnen entlassenen Bediensteten; 3.) eine Personalordnung für die bei den Lokalbahnen und öffentlichen Kraftverkehrsbetrieben, die Eisenbahnverkehrsdienste ersetzen, beschäftigten Bediensteten; 4.) Anwendung des Erlasses vom Dezember 1933, wodurch die im Gesetze über die Pensionen der Kleinbahner erhaltenen Vergünstigungen auch auf die öffentlichen Strassenverkehrsbetriebe ausgedehnt werden; 5.) Vorkehrungen zur Durchführung der Sozialversicherung beim Kleinbahnpersonal,

Der Minister gab der Delegation die Versicherung, er werde die Forderungen im Einvernehmen mit dem Minister für Öffentliche Arbeiten mit der erforderlichen Aufmerksamkeit prüfen und dann seine Meinung bekanntgeben.

Ein schöner Erfolg für das öffentliche Verkehrspersonal von San Francisco. (ITF) Einen hübschen Erfolg hat die Ortsgruppe San Francisco der amerikanischen Vereinigung des Personals der Strassen- und elektrischen Bahnen über die private elektrische Strassenbahngesellschaft San Franciscos, die Market Street Railway, errungen. (Ausser dieser Gesellschaft gibt es auch noch eine kommunale Strassenbahn.)

Nach einem im Juli v. J. geführten 9tägigen Streik, der durch Solidaritätsstreiks des Personals der städtischen Strassenbahn und dasjenige von Oakland unterstützt wurde, erklärte sich die Gesellschaft bereit, die strittigen Punkte auf dem Schlichtungswege aus der Welt schaffen zu lassen. Langwierige Verhandlungen folgten, ehe es zu einer Verständigung kam; der Schiedsspruch wurde erst am 14. Dezember unterzeichnet. Der Spruch bedeutet nicht nur die Anerkennung der Organisation als vertragsschliessende Partei bei kollektiven Verhandlungen (seit 20 Jahren kämpft sie für diese Anerkennung), sondern auch eine etwa 20%ige Lohnerhöhung. Der Grundlohn von \$0,50 pro Stunde wurde auf 0,62 1/2 erhöht, der der Omnibusführer um weitere \$0,05 auf \$0,67 1/2. (Bei der Gemeindestrassenbahn beträgt der Grundlohn \$0,75 pro Stunde, welcher Satz ursprünglich gefordert worden war.) Die Arbeitszeit beträgt künftig 8 Stunden im Tag -- der Gesamterbeitstag darf 11 Stunden nicht überschreiten -- und 48 Stunden pro Woche für das Verkehrs- und 40 Stunden für das Werkstätten- und Kanzleipersonal.

Bei der Arbeitsverteilung wird man sich streng an das Dienstalter halten. Den Hilfsbediensteten wird eine 30-Stunden-Woche garantiert. Die Vereinbarung ist am 1. Februar in Kraft getreten, damit die Gesellschaft bis dahin geeignete Massnahmen treffen konnte, um sich diesen Erhöhungen anzupassen. Am 1. Februar 1937 läuft die Vereinbarung ab.

Die "New York Rapid Transit Corporation" des "Blauen Adlers" be-  
raubt. (ITF) Die amerikanischen, mit der Ueberwachung der Durch-  
führung des Gesetzes für den wirtschaftlichen Wiederaufbau  
(N.I.R.A.) betrauten Behörden haben dem elektrischen Bahnunter-  
nehmen von New York, der New York Rapid Transit Corporation, das  
Recht zur Führung des "Blauen Adlers" entzogen, weil dieser Betrieb  
im Juli v. J. 20 seiner Bediensteten, die ein Dienstalter von 5  
bis 13 Jahren hinter sich hatten, nur aus dem Grunde entliess,  
weil sie Mitglied der amerikanischen Vereinigung des Personals der  
Strassen- und elektrischen Bahnen waren. Damit hat sich die Gesell-  
schaft gegen Teil 7 a) des Gesetzes vergangen, in dem für alle  
Lohn- und Gehaltsempfänger das Recht des Zusammenschlusses in einer  
ihnen beliebigen gewerkschaftlichen Organisation verankert ist. Die  
Gesellschaft soll beabsichtigen, gegen die Entscheidung des nation-  
alen Amtes für Arbeitsverhältnisse (National Labour Relations Board),  
das ein endgültiges Urteil über den verfassungsmässigen Wert des  
Teils 7 a) des Gesetzes herbeiführen würde, Berufung einzulegen.

Streik der Kraftdroschkenführer von Roskilde -- Dänemark. (ITF)  
Am 3. Januar haben die Kraftdroschkenführer in Roskilde (bei Kopen-  
hagen) wegen ihrer schlechten Lohn- und Arbeitsbedingungen die Ar-  
beit niedergelegt. Es waren damals nur einige von ihnen organisiert.  
Ihr Lohn betrug 20-25% der Bruttoeinnahmen, ein äusserst geringer  
Satz. Die Chauffeure sind nun restlos der Gewerkschaft beigetreten.  
Der Verband fordert nun einen Lohn von 2 Kr. täglich zuzüglich 20%  
der Einnahmen sowie eine Kündigungsfrist von 2 Tagen.

Verhandlungen mit den Arbeitgebern sind noch im Gange.

Beschwerden der Omnibusbediensteten Kalkuttas. (ITF) "Weekly  
Mazdoor", eine Zeitung, welche die Interessen der Arbeitnehmer ver-  
tritt, vom 19. Dezember, macht auf die Ursachen der häufigen Ueber-  
tretungen aufmerksam, welche sich die Kraftdroschken- und Omnibus-  
führer Kalkuttas angeblich zuschulden kommen lassen. Jeder Versuch,  
sich dagegen zu wehren, ist fruchtlos. Die Geldbussen sind hoch und  
bei mehr als 5 Uebertretungen im Jahre wird der Führerschein ent-  
zogen.

Die Omnibusbesitzer, das Bengal Bus Syndicate, setzen die  
Löhne rein willkürlich fest; in vielen Fällen wurde der Satz von 3  
auf 2 Rupien im Tag herabgesetzt, d. i. um 33%. Wo früher einem  
Omnibus 2 Führer und 2 Schaffner beigegeben wurden, wird jetzt viel-  
fach nur je einer beschäftigt mit der Folge, dass diese Leute über  
12 Stunden im Tag zu arbeiten haben. Bedienstete, die dadurch über-  
flüssig wurden, hat man kurzerhand entlassen.

Forderungen der französischen Hafentarbeiter. (ITF) Eine Delegation  
der französischen Hafentarbeiter-Föderation (Mitglied der I.T.F.) hat  
dem Arbeitsminister am 30. Januar d. J. verschiedene Forderungen  
unterbreitet. Es wurde darauf gedrängt, den Verkehr in den französi-  
schen Häfen, besonders soweit Teer und Phosphat in Betracht kommen,

zu fördern. Im Hinblick auf die Arbeitslosigkeit unter den Hafenarbeitern wurde gegen den Wein-Import mittels Tankschiffen protestiert. Insbesondere wurde vom Arbeitsminister eine bessere Regelung der Arbeitslosenunterstützung für die Hafenarbeiter verlangt.

### SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER

Die neuen Seemannsheuern in England. (ITF) Das Nationale Maritime Amt hat nunmehr die Heuern der englischen Seeleute wie folgt festgesetzt:

	<u>Monatlich</u>	<u>Wöchentlich</u>
	£	£
Bootsmann	9.16.6	3.2.6
Matrose	8.16.6	2.17.6
Schiffszimmerer	10.16.6-14.16.6	3.2.6
Donkeyman	9.16.6	3.2.6
Heizer	8.16.6	2.17.6
Schmierer	9.6.6-9.16.6	3.0.0
Leichtmatrose	4.3.3-5.8.6	2.1.2
Kohlenzieher	8.6.6	2.15.6
Obersteward (Frachtschiffe)	12.16.6-14.16.6	--
Steward-Koch (Frachtschiffe)	11.16.6	3.4.0
Koch (Frachtschiffe)	9.16.6-11.16.6	2.14.9

Die Heuern der australischen Seeleute. (ITF) Das australische Voll-Schiedsgericht hat am 17. April 1934 die Seemannsheuern auf Grund des allgemeinen Lebenshaltungsindex (der Ende Dezember 1933 auf 806 Punkten stand) festgesetzt.

Seither ist unseres Wissens keine Aenderung mehr eingetreten. Nachstehend die Heuersätze (im September 1935 veröffentlichte Zahlen):

Zimmermann	£ 15.17.6
Bootsmann	13.17.6
Matrose	12.17.6
Leichtmatrose, Messraumjunge	£ 7.-- -- 9.--
Donkeyman	15.17.6
Schmierer, Heizer, Materialverwalter	14.17.6
Kohlenzieher, Putzer	12.17.6

	<u>Frachtschiffe</u>	<u>Passagierschiffe</u> (Paketboote)
Oberkoch	£ 14.7.6	£ 16.17.6 - 19.17.6
Obersteward	15.17.6	
Steward	11.7.6	

Die Schifffahrtsbeihilfen des englischen States und die Seeleute. (ITF) Bekanntlich bot die Besprechung des Gesetzentwurfes betr. Subventionierung der englischen Schifffahrt im Unterhause der Arbeiterpartei Gelegenheit, dort einige der Praktiken der Feeder zur Sprache zu bringen. Amendemente, die dahin gingen, die Gewährung von Beihilfen an die Schifffahrt davon abhängig zu machen, dass die vom Nationalen Maritimen Amt aufgestellten Lohnsätze bezahlt und englische Staatsangehörige bei der Zuweisung von Beschäftigung bevorzugt werden, wurden abgelehnt.

Nun hat der Vorsitzende der Feeder-Kommission der Schifffahrtskammer, Sir Vernon Thompson, an die Reeder ein Fundschreiben ausgeschiedt, worin es heisst, dass keine Empfehlung zur Gewährung einer Subvention an die Reeder gemacht werde, sofern diese nicht, wenn irgendwie möglich, die vom Maritimen Amt festgesetzten Heuern bezahlen. Ferner brachte Thompson die Ueberzeugung zum Ausdruck, dass es sich alle Reeder, die für Beihilfen in Betracht kommen wollen, zur Pflicht machen, in allen Fällen, wo dies angängig ist, Seeleute englischer Staatsangehörigkeit vorzugsweise anzumustern.

Die Offiziers-Föderation in der englischen Handelsmarine erlangt eine Vertretung im Nationalen Maritimen Amt. (ITF) Der Föderation der Offiziere in der englischen Handelsflotte, der ca. 12 000 Mitglieder angehören, wurde ein Sitz im Nationalen Maritimen Rat eingeräumt. Der Hauptvorstand dieser Organisation, dem auch Vertreter

Australiens, Neuseelands, der Strait Settlements (engl. Kolonien in Hinterindien), von Hong-Kong und China angehören, hat erklärt, dass die Föderation, sollten die Reeder von weniger gutem Rufe vernünftigen Bitten um Verbesserung der Dienstverhältnisse unzugänglich sein, die Frage einer tatsächlichen Verbindung mit der Gewerkschaftsbewegung ernstlich in Erwägung ziehen.

Forderungen der französischen Binnenschiffer. (ITF) Vertreter der Binnenschiffer-Organisationen für die Basse-Seine wurden vor kurzem beim französischen Arbeitsminister vorstellig, um diesem ihre Forderungen betr. Arbeitszeit, Ruhezeit und freie Tage zu unterbreiten. Sie übermittelten ihm gleichzeitig eine Besatzungsskala für die verschiedenen Fahrzeugarten.

Kollektivvertrag für norwegische Fischer. (ITF) Der norwegische Seemannsverband ist bei der Organisation der Fischer recht erfolgreich. Für den Bezirk Ålesund ist ein Kollektivvertrag abgeschlossen worden; auch die Reeder in den Bezirken Haugesund und Kristiansund haben sich bereit erklärt, mit dem Verband zu unterhandeln.

---

#### BEILAGEN

Dieser Nummer liegen bei:

- 1) Redaktioneller Informationsdienst: Seeleute No. 2
- 2) " " " " : Eisenbahner No. 1
- 3) Luftfahrt
- 4) Seeschifffahrt
- 5) Aus den Organisationen