



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. 5

den 4. März 1935.

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

Bevorstehende Kongresse.

- Verband der Eisenbahner Niederländisch-Indiens, 11. und 12. März in Bandung;
- Verband der Kraftwagenführer in der Tschechoslowakei, 20. bis 22. April in Brünn (Brno);
- Verband der tschechischen Eisenbahner, vom 20. bis 22. April in Brünn (Brno);
- Schweizerischer Eisenbahner-Verband, 9. und 10. Mai in Montreux;
- Englischer Transportarbeiter-Verband, vom 1. bis 5. Juli in Villa Marina Douglas (Insel Man);
- Englischer Eisenbahner-Verband, vom 1. bis 6. Juli in Hastings.

EISENBAHNER.

Die Gefahren der Ein-Mann-Besetzung. (I.T.F.) Am 3. Februar hat sich in der Nähe von Malmö (Schweden) ein schwerer Eisenbahnunfall ereignet. Die Ursache des Unfalls war, dass ein nach dem Süden fahrender Zug auf einen andern mit gleichem Bestimmungsort, der wegen Unterbrechung des elektrischen Stroms infolge eines starken Sturmes auf der Strecke stehen geblieben war, aufzufahren ist. 20 Fahrgäste sind mehr oder weniger schwer verletzt worden; einer erlag seinen Verletzungen.

Die eigentliche Unfallursache schien das System der einmännigen Besetzung der Lokomotiven gewesen zu sein. Infolge des schweren Sturmes war die Luftleitung starken Schwankungen unterworfen, sodass es ständig Stromunterbrechungen gab und der Führer seine ganze Aufmerksamkeit darauf verwenden musste, um für fortwährende Stromzufuhr zu sorgen. Überdies war die Aussicht schlecht und der Elektrolokführer hatte keine Möglichkeit, das Fenster zu öffnen. Die Signale auf der betreffenden Strecke funktionierten und sie mussten auf "Halt" gestanden sein, aber der Führer, welcher, wie gesagt, vollständig mit der Bedienung des Zuges in Anspruch genommen war, hat darauf nicht geachtet.

Die Witterungsverhältnisse waren schlecht, die Sicherheitsvorrichtungen funktionierten aber. Es darf daher angenommen werden, dass das Unglück hätte vermieden werden können, wenn der Lokomotive zwei Mann beigegeben worden wären. So wäre eine bessere Überwachung der Strecke und Beachtung der Signale möglich gewesen.

Das Schiedsgerichtsverfahren bei den englischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Am 20. Februar hielt der englische Eisenbahnerverband eine ausserordentliche Generalversammlung ab, um zu dem geplanten neuen Schiedsgerichtswesen Stellung zu nehmen. Der Plan ist eingehend besprochen und von mehreren Seiten lebhaft kritisiert worden. Insbesondere sprach man sich gegen die Schaffung eines "Nationalen Personal-Gerichtes" aus, das befugt sein soll, bei verschlossenen Türen zu taten. Die Versammlung konnte ihre Arbeiten nicht am selben Tage beenden, weshalb die Debatte anderntags fortgesetzt werden musste. Schliesslich wurde der neue Plan mit 47 gegen 32 Stimmen gutgeheissen. Da sich die übrigen beteiligten Organisationen bereits dafür ausgesprochen haben, dürfte er demnächst in Kraft treten. (S. Näheres in No. 3 vom 4. Februar d. J.)

140.000 Dollar für eine Erhebung über die Eisenbahnerlöhne. (I.T.F.)
Der Fonds für Öffentliche Arbeiten in den Vereinigten Staaten hat einen Kredit von 140.000 Dollar für eine über die Löhne, Arbeitsbedingungen, Sozialversicherung und Erwerbslosenversicherung des Eisenbahnpersonals durchzuführende Untersuchung bewilligt. Die Erhebung wird von einem Bundesbeamten, der den Titel "Koordinator" führt, vorgenommen. Früher sind für einen ähnlichen Zweck bereits 384.000 Dollar zur Verfügung gestellt worden. Diese Beträge wurden ausser den regelmässig von den Eisenbahngesellschaften für diesen Zweck gezahlten bereitgestellt.

Neueinstellungen bei den schwedischen Staatsbahnen. (I.T.F.) Seit vielen Jahren haben die schwedischen Staatsbahnen keine Neueinstellungen mehr vorgenommen. Nun scheint in dieser Beziehung eine Änderung einzutreten, denn die Eisenbahndirektion hat vor kurzem Richtlinien betr. die Neueinstellung von Personal aufgestellt. Die Listen für die Wiedereinstellung Entlassener sind s. Zt. vernichtet worden und an diesem Beschluss wird auch heute noch festgehalten; entlassenes Personal jedoch, das aushilfsweise wieder in Dienst genommen wurde, wird nun berücksichtigt, sofern es in jeder Beziehung den Anforderungen des Dienstes genügt. Im allgemeinen werden die bereits früher aushilfsweise beschäftigten Bediensteten ausgewählt, wobei die mit dem höchsten Dienstaltr bevorzugt werden. Vor endgültiger Anstellung müssen sie sich einer psychotechnischen Prüfung unterziehen. Neu Einstellende dürfen im allgemeinen nicht über 25 Jahre alt sein.

Die englischen Eisenbahnaktionäre beklagen sich. (I.T.F.) Mitte Februar war das englische Oberhaus Zeuge eines Anschlages auf die Eisenbahnerlöhne. Lord Monkswell wollte auf die Unzufriedenheit unter den englischen Eisenbahnaktionären und die Hindernisse, die man ihnen in den Weg legt, um Massnahmen organisatorischer Art zu treffen, aufmerksam machen. Von der Regierung verlangte er, ihnen die Möglichkeit eines gemeinsamen Vorgehens zu erleichtern. Seines Erachtens seien Hauptursache der Erwerbslosigkeit die "hohen Löhne" des Personals und erbittert rief er aus: "Wir haben hierzulande ebensoviel Aktionäre wie Eisenbahner, die Eisenbahner aber können eine energische Aktion führen und sie saugen die Aktionäre bis auf den letzten Pfennig aus, weil diese keinerlei Organisation zur Verfolgung praktischer Ziele besitzen." Die Regierung hat sich nicht bereit erklärt, der Forderung des Lord Monkswell stattzugeben.

Die englischen Eisenbahnen haben ebensoviel Aktionäre wie Bedienstete und alle wollen ihren Anteil an der Bärenhaut haben. Wie würde man sich zu einer Verstaatlichung stellen?

Die amerikanischen Eisenbahnen haben Privatleuten ungeheure Summen ausgezahlt. (I.T.F.) Ende Januar hat die Interstate Commerce Commission den Bahngesellschaften der Vereinigten Staaten den schweren Vorwurf gemacht, in der Zeit wirtschaftlichen Niedergangs Millionen von Dollar vergeudet zu haben. Die Kritik richtete sich hauptsächlich dagegen, dass die Eisenbahnen in der Zeit von 1931 bis 1934 insgesamt 85 Millionen Dollar an Personen gezahlt haben, die nicht in ihrem Dienste standen. Manche dieser Zahlungen sind so hoch, dass man sich mit Recht fragen muss, ob sie nicht einen Verstoss gegen die gesetzlichen Bestimmungen über eine rationelle Verwaltung der Betriebe darstellen.

Diese Summen wurden an Rechtsanwälte der Eisenbahnvereinigungen, an Bücherrevisoren, Bankiers und andere Personen gezahlt in einer Zeit, wo Zehntausende von Bediensteten entlassen und die Gehälter des Personals um viele Millionen herabgedrückt wurden.

Besonders heftige Kritik wurde geübt, weil Advokaten, die nicht ständig im Dienste der Eisenbahnen sind, allein an Honorar 11 Millionen Dollar gewährt wurden. Gewisse Umstände lassen den Schluss zu, dass diese Summen nicht für juristische, sondern für politische Zwecke bestimmt waren.

Die Vereinigungen der Eisenbahnverwaltungen haben 22.418.196 Dollar eingesteckt. Dieses Kapital verdient besondere Aufmerksamkeit. Die Kommission hat erklärt, sie werde künftig alle Jahre dieses Tätigkeitsgebiet der Eisenbahnen überwachen. Die "Association of American Railways" z. B., die ihren Sitz in Washington hat, zahlt ihrem Präsidenten ein Jahresgehalt von 60 000 Dollar; ferner steht ihr ein grosser Stab von Rechtsanwälten, Publizisten und andern Personen zur Verfügung. Den Bücherrevisoren haben die

Eisenbahnen 2 Millionen an Honorar gezahlt. Die Kommission brachte die Auffassung zum Ausdruck, die Gesellschaften hätten diese Ausgabe vermeiden können, wenn sie die von ihrem eigenen Personal gewünschte Kontrolle hätten ausüben lassen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Um eine Personalordnung für die französischen Kleinbahner. (I.T.F.)
Am 24. Januar 1935 ist dank der Bemühungen der interessierten Arbeitervertreter der französischen Kammer eine Gesetzesvorlage zum Zwecke der Schaffung einer Personalordnung für die französischen Kleinbahner unterbreitet worden. Danach sollen diejenigen Lokalbahn- und Omnibusbetriebe, die Eisenbahndienste ganz oder teilweise ersetzen, gezwungen werden, für ihre Beschäftigten eine Personalordnung einzuführen, die vom Präfekten auf Grund des Gutachtens einer paritätischen Kommission gutgeheissen werden muss, die von dem Präfekten ernannt wird und in der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu gleichen Teilen Sitz und Stimme haben. Betriebe, die noch keine Personalordnung haben, müssen eine solche dem Präfekten innerhalb 6 Monaten nach dem Inkrafttreten des Gesetzes unterbreiten.

Herabsetzung der Familienzulagen bei der belgischen Nationalen Gesellschaft der Kleinbahnen. (I.T.F.) Die Nationale Gesellschaft der Kleinbahnen Belgiens hat trotz der eindringlichen Vorstellungen der Personalvertreter in der Nationalen Paritätischen Kommission die ihrem Personal bisher gezahlten Familienzulagen gekürzt. Die nunmehr geltenden Sätze belaufen sich: für ein Kind auf 9 Franken monatlich; für 2 Kinder auf 21 Franken; für 3 Kinder auf 78 Franken etc. bis zu 503 Fr. im Monat bei 8 Kindern und je 95 Fr. für jedes weitere Kind. Die neuen Sätze traten am 1. Februar d. J. in Kraft.

Das Strassenbahnpersonal von Mexico verlangt neuen Kollektivvertrag. (I.T.F.) Am 28. Januar d. J. unterbreitete die Gewerkschaft des Strassenbahnpersonals der Stadt Mexico der Gesellschaft den Entwurf zu einem neuen Tarifvertrag. Da sich die Gesellschaft weigert, in Verhandlungen über diesen Entwurf einzutreten, droht das Personal mit einem Streik.

Seit 1930 hat die Strassenbahngesellschaft versucht, die Arbeitsbedingungen ihres Personals zu verschlechtern. Nicht damit zufrieden, dass durch den Schiedsspruch der Bundes-Schlichtungs- und -Schiedsgerichtskommission eine Reihe von Verschlechterungen durchgeführt werden konnten (Kürzung des für Ruhetage bezahlten Lohnes um 50%, Verminderung der anerkannten Feiertage von 11 auf 3, Aufhebung der Weiterzahlung des Lohnes im Falle von Krankheit), hat sie nun weitere, von der Schiedsgerichtskommission mit Spruch vom 3. August v. J. ebenfalls gutgeheissene Verschlechterungen bewilligt. Durch zahlreiche, von der in Frage kommenden Gewerkschaft und vielen andern Arbeiterorganisationen des Landes bei den Behörden unternommene Schritte war es möglich, die praktische Durchführung dieses Spruches bis zum 14. Februar hinauszuschieben.

Streiks in Mexico. (I.T.F.) Zur Unterstützung eines Streiks der Kraftdroschkenführer hat der mexikanische Gewerkschaftsbund den Generalstreik proklamiert. Präsident Cardenas habe vermittelnd eingegriffen. Wie verlautet, haben sich die Chauffeure zu den Garagen Zugang verschafft, um die Autoreifen zu durchschneiden.

Der Kampf der Omnibusführer von Chicago. (I.T.F.) über das klagliche Ende des Omnibusführerstreiks bei der "Chicago Motor Coach Company", der am 16. August v. J. erklärt wurde^x, ist noch folgendes mitzutellen: Der Hauptvorstand der Gewerkschaft (Amalgamated Association of Street, Electric Railway and Motor Coach Employees), um deren Anerkennung es ging, besprach alle Seiten des Konfliktes in einer 2 Tage und den grössten Teil zweier Nächte dauernden Sitzung. Nach einigen Konferenzen mit Vertretern der bandzugehörigen Firma, die allmählich 25 Beschäftigte wegen ihrer Verbandszugehörigkeit aufs Pflaster geworfen und Stadt- und Polizeibehörden auf die Streikenden gehetzt hatte, um die Bewegung abzuwürgen, kam es zu einer Verständigung in Form einer kurzen Verein-

barung, die in einer von der betreffenden Verbandsabteilung (Omnibuspersonal) einberufenen Mitgliederversammlung gutgeheissen wurde.

In einer Erklärung des Verbandsvorsitzenden Mahon heisst es, die Gewerkschaft sei hier vor einer so schwierigen Lage wie selten zuvor gestanden. "Dieser Streik nahm einen ganz andern Verlauf als jede andere Streikaktion, in die wir je verwickelt wurden. Man hat die Funktionäre unserer lokalen Organisationen in Chicago aller möglichen Verbrechen beschuldigt und über 100 unserer Mitglieder wurden verhaftet. Es entstand eine bedauerliche Situation. Aus diesem Kampfe sind uns Gerichtskosten erwachsen, die in die Tausende und aber Tausende Dollar gingen."

Ogleich die Firma in dem mit dem Hauptvorstand der Gewerkschaft abgeschlossenen Vergleich versprach, den Streikteilnehmern nichts nachzutragen, war es doch nicht möglich, die Gesellschaft zur Wiedereinstellung der 150 Bediensteten zu veranlassen. Diese werden vorläufig von der Organisation weiter unterstützt. Die Verbandshauptleitung, die sich vorher ausser mit den Vorständen der örtlichen Organisationen und demjenigen der lokalen Sektion des Omnibuspersonals, auch mit dem Gewerkschaftsbund beraten hatte, ist begreiflicherweise mit diesem Abschluss der Bewegung alles andere als zufrieden. Unter den gegebenen Verhältnissen war jedoch eine andere Lösung nicht möglich.

x) (S. Pressebericht vom 10. Dezember 1934, No. 25)

Loohnerhöhung für die Hafendarbeiter Neuseelands. (I.T.F.) Die Föderation der Hafendarbeiter Neuseelands (Mitglied der I.T.F.) führt zurzeit einen Kampf zwecks Wiedererlangung der vor dem Abbau i. J. 1931 gültigen Löhne. Nach langwierigen Verhandlungen mit den Arbeitgebern, die zunächst jede Loohnerhöhung, wie überhaupt jede Änderung der Arbeitsbedingungen von der Hand wiesen, kam es zum Abschluss einer Vereinbarung, wonach der Grundlohn um 2 Pence pro Stunde, sowie der Stücklohnsatz, der bei Behandlung besonderer Güter gilt, erhöht wurden. Die Vereinbarung gilt rückwirkend ab 27. September 1934. Die Mitglieder haben sich in einer Urabstimmung für die Vereinbarung ausgesprochen.

Aktionen gegen die Einführung der Tankschiffe. (I.T.F.) Seit einiger Zeit verwendet man in Frankreich für den Transport von Wein Tankschiffe. Da diese Neuerung eine Verminderung der Arbeitsmöglichkeiten bedeutet, nehmen die Arbeiter dazu eine recht feindselige Haltung ein. Die französische Hafendarbeiter-Föderation hat sich bereits vor einiger Zeit mit einem Protest gegen die Verwendung solcher Schiffe an die Regierung gewandt. Wie uns mitgeteilt wird, sind in Sète und Rouen, sowie in den Häfen Algier und Oran Proteststreiks ausgebrochen.

SEELEUTE.

Eine Sitzung der Paritätischen Seeschiffahrts-Kommission. (I.T.F.) Am 14. März d. J. wird in Paris die Paritätische Seeschiffahrts-Kommission tagen. Sie hat dem Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes Empfehlungen betr. der Fragen, welche die nächste Maritime Sitzung der Internationalen Arbeitskonferenz — die voraussichtlich im Oktober d. J. zusammentreten wird — behandeln soll, zu unterbreiten. Ein neuer Tagesordnungspunkt ist die Frage der Bemannungsskala.

Die Organisation der Fischer Grossbritanniens. (I.T.F.) In Grossbritannien kümmert sich der Transportarbeiterverband um die gewerkschaftliche Erfassung der Fischer. Am 29. Januar hat diese Organisation der Kommission für Seefischerei eine Denkschrift enthaltend Vorschläge zu einer besseren Organisation des Fischfangs und Verbesserung der Arbeitsbedingungen der im Fischereigewerbe beschäftigten Arbeiter unterbreitet.

U. a. wird eine Vertretung der Fischer in den verschiedenen Körperschaften, z. B. im Rat für Überwachung der Fischmärkte, sowie die Einsetzung eines nationalen, paritätisch zusammengesetzten Rates verlangt. Dieser nationale paritätische Rat hatte sich mit folgenden Fragen zu befassen:

- a) Festsetzung eines einheitlichen Mindestlohns für alle Fischer und Arbeiter in den Nebenindustrien;
- b) Zahl der Wachen und Zahl der Besatzungsmitglieder, welche eine Wache zu gehen haben;
- c) Fanganteil, der der Besatzung zu bezahlen ist;
- d) Aufstellung allgemeiner Vorschriften über Ankunft und Ausfahrt der Fahrzeuge und Festlegung einer Ruhezeit zwischen zwei Reisen;
- e) Umschreibung der den Fischern obliegenden Pflichten;
- f) die Besatzungsstärke;
- g) das Rettungsmaterial;
- h) Anwendung einheitlicher Abrechnungsformulare;
- i) Anmusterung nach einem bestimmten Registrierverfahren.

Die Organisation ist der Ansicht, dass es den Reedern zur Pflicht gemacht werden muss, jedem Mannschaftsmitglied eines Fischereifahrzeuges, das auch mit Fanganteilen entlohnt wird, eine genaue Abrechnung auszuhändigen, in welcher die Summen, auf die er Anspruch hat, verzeichnet sind. Eine beglaubigte Abschrift dieser Abrechnung müsste an den Superintendenten der Marine weitergeleitet werden. Die An- und Abmusterung hätte in Büros des Handelsministeriums (Board of Trade) in Gegenwart des Superintendenten oder dessen Stellvertreter zu erfolgen.

Die norwegischen Seeleute verlangen Steuererleichterung. (I.T.F.)
Die Verbände der norwegischen Seeleute und der Schiffsoffiziere haben den Parlamentsausschuss für Gemeindeangelegenheiten ersucht, den Wert der Beköstigung und Unterkunft der Seeleute an Bord bei Ermittlung der Einkommenshöhe unberücksichtigt zu lassen.

In der Begründung wird gesagt, man werde dagegen vielleicht einwenden, es sei gegenüber der übrigen Bevölkerung ungerecht, wenn die Seeleute mit einer niedrigeren Steuer belastet würden. Die Seeleute ihrerseits halten aber die bestehende Regelung als ungerecht, da sie auf Grund ihrer Lage längst nicht die Vorteile der mittels der Steuern geschaffenen Gemeinschaftsgüter genießen können, wie die übrige Bevölkerung des Landes.

BEILAGEN:

Dieser Nummer liegen bei:

- 1) Redaktioneller Informationsdienst: Eisenbahner No. 2.
- 2) Eisenbahnbetrieb.
- 3) Kraftfahrt
- 4) Strassenbahngewerbe.