



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

Amsterdam, den 13. Mai 1935.

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

Bevorstehende Kongresse.

II.T.F., 18. bis 24. August in Kopenhagen;!

Finnischer Seeleuteverband, 19. bis 20. Mai in Helsingfors;
Französische Hafnarbeiter-Föderation, 25. bis 27. Mai in Bordeaux;
Britischer Eisenbahnbeamtenverband, 27. bis 31. Mai in Folkestone;
Tschechischer Lokomotivführerverband, 29. und 30. Mai in Brünn;
Polnischer Eisenbahnerverband, 2. und 3. Juni in Warschau;
Britischer Transportarbeiterverband, 1. bis 5. Juli in Villa Marina
Douglas, Isle of Man;
Britischer Eisenbahnerverband, 1. bis 6. Juli in Hastings;
Schwedischer Seeleuteverband, Anfang September.

EISENBAHNER

Die englischen Eisenbahner fordern neuerliche Lohnerhöhung? (I.T.F.)

Am 9. Mai sind die Vorstände der drei englischen Verbände des Eisenbahnpersonals zusammengekommen, um gemeinsam die Lage zu besprechen. Bis zur Stunde liegt noch kein Bericht über das Ergebnis der Besprechungen vor, man nimmt jedoch an, dass eine völlige Aufhebung des Lohnabbaus von 1931 gefordert wurde. Die geforderte Lohnerhöhung würde sich auf 300.000 Eisenbahnbedienstete beziehen.

Der belgische Eisenbahnerverband protestiert gegen die Verschlechterungen bei den Eisenbahnen. (I.T.F.)

Aus Anlass der vom der belgischen Eisenbahngesellschaft getroffenen Massnahmen, die für die Eisenbahnen selbst, für die Allgemeinheit und für das Eisenbahnpersonal als schädlich erachtet werden, hat der Hauptvorstand des belgischen Eisenbahnerverbandes in seiner Sitzung vom 19. April 1935 folgende Resolution angenommen:

"Angesichts der zahlreichen Auflassungen von Bahnhöfen, Zügen und bewachten Übergangen,

in Anbetracht dessen, dass die meisten Massnahmen solcher Art sind, dass sie die Verkehrssicherheit und die Regelmässigkeit des Eisenbahnverkehrs beeinträchtigen, macht der Hauptvorstand darauf aufmerksam, dass: 1) zwischen dieser Verkehrspolitik und den Bemühungen der Regierung zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit ein Widerspruch besteht; 2) die Gefahr besteht, dass die Eisenbahnen weiterhin Kunden verlieren werden,

fordert die Zurückziehung der genannten Massnahmen, die zu den Interessen der Allgemeinheit im Widerspruch stehen,

beschliesst, diese Resolution der belgischen Eisenbahngesellschaft und dem Verkehrsminister zuzusenden."

Ein Urteil über das Eisenbahnpensionsgesetz in den Vereinigten Staaten.

(I.T.F.) Am 7. Mai hat das oberste Gerichtshof in Washington, nach einer langen Verhandlung in der Frage des sog. Eisenbahnpensionsgesetzes, das die Eisenbahngesellschaften verpflichtete, Bedienstete, die ein bestimmtes Lebensalter überschritten haben, zu pensionieren, das Urteil gefällt. Das oberste Gerichtshof erklärte, die auf Grund der N.R.A.-Gesetzgebung getroffenen Massnahmen seien im Widerspruch zu der Verfassung da sie über die verfassungsmässigen Ermächtigungen

hinausgehen.

Vergütung bei Entlassung von Personal bei den amerikanischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Dem Angeordnetenhaus der Vereinigten Staaten ist ein Gesetzentwurf unterbreitet worden, der die Zuerkennung einer Vergütung an Eisenbahnbedienstete bei Entlassung vorsieht. Die Höhe der Vergütung, die von einer besonderen Kommission zugesprochen wird, richtet sich nach der Dienstzeit, dem Lebensalter und dem Einkommen. Sie wird nicht gewährt bei strafweiser Entlassung, bei freiwilliger Kündigung oder bei Entlassung infolge eines ständigen Verkehrsrückganges, aber ausschliesslich bei Entlassung wegen Sparmassnahmen. Der Gesetzentwurf wird vom Koordinationskommissar befürwortet, obwohl er anerkennt, dass diese Massnahme die Ausgaben der Eisenbahnen erhöhen wird; er ist aber der Meinung, dass die erzielten Ersparungen die verursachten Kosten aufwiegen werden.

Vorzeitige Pensionierungen bei den niederländischen Eisenbahnen. (I.T.F.) In Ergänzung früherer derartiger Massnahmen hat die Verwaltung der niederländischen Eisenbahnen beschlossen, ab 9. Juni alle Lokomotivführer, die in den Jahren 1876, 1877 und 1878 sowie einen Teil der Lokomotivführer die im Jahre 1879 geboren wurden vorzeitig zu pensionieren. Ferner werden alle Kesselputzer, Kohlenträger und Heizer in den Lokomotivschuppen die im Jahre 1878 sowie ein Teil dieser Bediensteten, die im Jahre 1879 geboren wurden pensioniert. Insgesamt werden 130 Mann vorzeitig pensioniert.

Ausserdem erwartet man, dass noch mehr Eisenbahnbedienstete vorzeitig pensioniert werden, da die Lokomotivdienste nach dem 15. Mai etwa 100 Mann weniger erfordern werden. Die Aufhebung vieler Lokomotivdepots wird gleichzeitig die vorzeitige Pensionierung zahlreicher anderer Bediensteten im Fahrdienst verursachen.

Es verlautet, dass andererseits diese vorzeitigen Pensionierungen die Aussicht des jüngeren Personals auf Beförderung erhöhen. So beabsichtigt man ab 9. Juni 47 Hilfslokomotivführer zu Lokomotivführern und 25 Auswärter zu Hilfslokomotivführern zu ernennen.

Die niederländischen Eisenbahnen müssen zu den Sparmassnahmen der Regierung beitragen. (I.T.F.)

Nach dem neuen Ersparungsplan der Regierung, der Ersparungen von 77 Millionen Hfl. vorsieht, müssen die Eisenbahnen einen Betrag von 10 Millionen aufbringen. 4 Millionen werden erzielt durch Einstellung von Abschreibungen, 700.000 durch Herabsetzung von Zinsen, auf grosse Beträge, vom Pensionsfonds, die die niederländischen Eisenbahnen in Verwahrung haben, 600.000 durch Herabsetzung von Zinsen auf Obligationen, 700.000 durch Personalabbau, 3.200.000 durch Lohnabbau ab 1. Januar 1935 und 800.000 durch Stilllegung von einigen Bergwerken.

Diese Massnahmen belasten zum grossen Teil das Personal und durch die Aufschiebung der Erfüllung verschiedener Verpflichtungen in die Zukunft, wird fortwährend das Bestreben bestehen, die Personalausgaben weiter herabzusetzen.

Die Ersparungsanträge der Regierung, die sich natürlich nicht nur auf die Eisenbahnen beschränken, sondern sich auf alle öffentlichen Betriebe und Einrichtungen erstrecken, haben die Arbeiterbewegung veranlasst, eine grosszügige Aktivität zu entwickeln zur Bekämpfung der jetzigen Abbaupolitik und zur Durchführung des wirtschaftlichen Aufbaus.

Die Löhne bei den amerikanischen Eisenbahnen erster Klasse. (I.T.F.)

Am 1. April haben die Löhne der Bediensteten amerikanischer Eisenbahnen erster Klasse die Höhe vom Jahre 1929 wieder voll erreicht. Es war die dritte Lohnerhöhung, die auf Grund der vor einem Jahr geschlossenen Vereinbarung zwischen den Gewerkschaften und dem Direktionskomitee durchgeführt wurde. Am 1. Juli 1934 stieg die Lohnsumme um \$ 3.000.000 pro Monat, dasselbe am 1. Januar 1935. Am 1. April 1935 betrug die Erhöhung \$ 6.600.000 pro Monat. Das bedeutet, dass die Bediensteten genannter Eisenbahnen jährlich um \$ 216.000.000 mehr bekommen als wenn keine Eisenbahnergewerkschaften bestehen würden.

Ein Pensionskomitee in Frankreich. (I.T.F.)

Am 9. April 1935 hat die französische Regierung ein Komitee eingesetzt, dessen Aufgabe es ist, Änderungen in bezug auf die Pensionsregelung der Beamten auszuarbeiten. Das Komitee, das aus 15 Mitgliedern besteht, wovon 2 Senatoren, 3 Abgeordnete und 4 Vertreter verschiedener Arbeitnehmerorganisationen sind, hat ihre Arbeiten aufgenommen, aber über

die Ergebnisse ist bisher nicht mitgeteilt worden. Die französische Eisenbahner-Föderation fürchtet aber, dass die Regierung im Komitee ihr Übergewicht geltend machen will, da das Personal nicht genügend vertreten ist.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Der Verkehrsstreik in Dublin. (I.T.F.)

Der Gemeinderat von Dublin hat ein Komitee eingesetzt, das Vorschläge zur Beilegung des immer noch fortdauernden Verkehrsstreiks machen soll. Zu diesem Zwecke hat das Komitee die Gewerkschaften des Personals und die Strassenbahngesellschaft ins Rathaus eingeladen, um mit jeder Partei besonders Besprechungen zu halten.

Lohnerhöhung für die Strassenbahnbediensteten in Cincinnati. (Ver. Staaten)

(I.T.F.) Da von Juli 1934 bis Juni 1935 kein Kollektivvertrag besteht, sind Ende 1934 durch einen Schiedsspruch neue Löhne festgesetzt worden. Durch diesen Schiedsspruch ist der Stundenlohn der Wagenführer und Schaffner von \$ 0,55 im ersten Halbjahr 1934 auf \$ 0,60 im ersten Halbjahr 1935, und der Wagenführer auf Einmannwagen von \$ 0,62 auf \$ 0,67 erhöht worden. Eine entsprechende Lohnerhöhung ist den Kurvenputzern, Remisearbeitern und anderen Arbeiterkategorien zugebilligt worden.

Ein Erfolg des Strassenbahnpersonals in Pittsburg. (Ver. Staaten) (I.T.F.)

Die Pittsburger Strassenbahngesellschaft hat die Forderungen des beim Strassen- und Eisenbahnerverband organisierten Personals auf Verkürzung des Arbeitstages von 8 auf 6 Stunden und Erhöhung des Stundenlohnes von \$ 0,74 auf \$ 1,10 abgewiesen. Die Gesellschaft wies die Lohnerhöhung aus finanziellen Gründen zurück, hielt jedoch die Verkürzung der Arbeitszeit, zur Erweiterung der Arbeitsgelegenheit für erwünscht.

Durch einen Schiedsspruch ist die Arbeitswoche von 48 auf 40 Stunden verkürzt worden, der Stundenlohn wurde gleichzeitig auf \$ 0,89 erhöht, sodass der Wochenlohn derselbe bleibt wie bei einer Arbeitswoche von 48 Stunden. Obwohl also der Wochenlohn nicht erhöht wurde, ist durch die Verkürzung der Arbeitszeit die Arbeitsgelegenheit vergrößert worden. Die neue Regelung gilt bis zum 30. April 1936.

Ein nationaler Vertrag für kommunale Autobusbetriebe in Grossbritannien. (I.T.F.)

Nach Verhandlungen zwischen dem Verband der kommunalen Strassenbahn- und Transportbetriebe (Municipal Tramways and Transport Association) und dem der I.T.F. angeschlossenen britischen Transportarbeiterverband ist ein Entwurf des nationalen Arbeitsvertrages für kommunale Autobusbetriebe vereinbart worden. Diese Vereinbarung bedeutet einen wichtigen Schritt in der Richtung zur Vereinheitlichung der Arbeitsbedingungen des Personals kommunaler Autobusdienste des ganzen Landes. Es legt die Grundsätze der einheitlichen Arbeitsbedingungen fest, lässt aber für lokale Abweichungen genügend Raum.

Ein Erfolg der tschechoslowakischen Kraftfahrer. (I.T.F.)

Nach der Genehmigung des neuen Autogesetzes im Senat ist dieses im März auch im Parlament verabschiedet worden. Die Verhandlungen in den zuständigen parlamentarischen Ausschüssen drehten sich hauptsächlich um die sozialpolitischen Forderungen der Berufskraftfahrer. Dem Fürsprecher der Kraftfahrer, Mitglied des Generalrats der I.T.F. Gen. Brodecký ist es gelungen, von der Regierung feste Zusagen in folgenden Punkten, die auf soziale Forderungen der Kraftfahrer Bezug haben, zu erwirken:

1) die Inangriffnahme aller vorbereitenden Arbeiten für die Verwirklichung der Pensionsversicherung der Kraftfahrer; 2) Sicherstellung der Kollektivverträge; 3) Sicherstellung minimaler Löhne. Betreffend die Einhaltung resp. Verkürzung der Arbeitszeit enthält das Gesetz bereits entsprechende Bestimmungen.

Löhne und Arbeitsbedingungen in den schottischen Strassenverkehrsbetrieben. (I.T.F.)

Durch einen Schiedsspruch der schottischen Schlichtungskommission ist ein neuer Kollektivvertrag für die schottischen Strassenverkehrsbetriebe zustand gekommen. Der Vertrag entspricht den Bestimmungen des Gesetzes über den Strassen- und Eisenbahnverkehr vom Jahre 1933,

das angemessene Lohn- und Arbeitsbedingungen fordert. Die Bediensteten bekommen folgende Löhne:

<u>Kraftwagenführer:</u>	<u>pro Woche</u>
Fahrzeuge mit einem Tragvermögen bis zu 1 1/2 t	49s.
Fahrzeuge mit einem Tragvermögen von 1 1/2 bis 2 t	54s.
Fahrzeuge mit einem Tragvermögen von 2 bis 3 1/2 t	58s.6d.
Fahrzeuge mit einem Tragvermögen von 3 1/2 einschl. Fahrzeuge mit Ladegewicht bis 12 t	61s.
Fahrzeuge mit einem Ladegewicht von über 12 t	66s.
erwachsener Begleitmann	52s.

<u>Jugendliche mit weniger als 21 Jahren, beschäftigt</u>	
als Führer von Fahrzeugen mit einem Ladevermögen bis 1 1/2 t:	
im ersten Jahr	32s.6d.
im zweiten Jahr	37s.6d.
im dritten Jahr	45s.

Die Arbeitszeit beträgt 48 Stunden pro Woche, für jede weitere Stunde werden Ueberstundensätze bezahlt, und zwar bis zu 56 Stunden ein Zuschlag von 12 1/2% und für weitere Stunden ein Zuschlag von 25%. Für die Sonntagsarbeit wird ein Zuschlag von 50% bezahlt.

Ein erfolgreicher Streik der Hafnarbeiter in Montreal. (Kanada).
(I.T.F.) Ein Streik der Hafnarbeiter von Montreal, der einige Tage dauerte, ist am 7. Mai erfolgreich beendet worden. Die Forderungen der Arbeiter auf Erhöhung der Löhne und Verbesserung der Arbeitsbedingungen sind von den Unternehmern bewilligt worden. Der Hafnarbeiterverband hat mit den Unternehmern einen Kollektivvertrag abgeschlossen.

SEELEUTE

Die neuen Löhne der dänischen Seeleute. (I.T.F.)

Die nach der Absendung der zweiten Streikwarnung erfolgten Schlichtungsversuche haben zu keiner Änderung des vom den Unterhändlern der Matrosen und der Reeder ausgearbeiteten Vertragsentwurfes geführt. Da neue Zugeständnisse nicht gemacht wurden, musste eine Urabstimmung sowohl bei den Arbeitgebern wie bei den Arbeitnehmern vorgenommen werden. Alle Berufe, wofür eine Einigung nicht zustande gekommen war wurden zusammengelegt, mit dem Resultat, dass sich die Arbeiter mit 3/5-, die Arbeitgeber mit 4/5-Mehrheit für die Annahme des Schiedsspruches erklärten.

Bei den Matrosen stimmten 725 für und 865 gegen, bei einer Beteiligung von 42% der Mitglieder.

Der neue Vertrag läuft bis zum 1. April 1937. Er enthält die auch im Vertrag für das Bedienungspersonal vorgesehene gleitende Lohnskala, wonach die Heuern für jede 3 Punkte, um welche die Indexziffer über 173 steigt bzw. unter 154 fällt um 1% erhöht oder vermindert werden. Die Anpassung erfolgt 2 Mal im Jahre und zwar am 1. April und am 1. Oktober.

Für die Vollgrade ist die Heuer um 10 Kr. monatlich, für die Leichtmatrosen um 4 Kr. und für die Jungmänner um 2 Kr. erhöht worden.

Die Heuern sind nun wie folgt:

Bootsmann, Donkeyman	Kr 188.-
Zimmerman mit einem Jahr Fahrtzeit	
Heizer und Motorman	Kr 172.-
Matrose, Zimmerman mit weniger als einem Jahr Fahrtzeit	Kr 168.-
Kohlenzieher	Kr 103.-
Leichtmatrose	Kr 84.-
Jungmann	Kr 38.-

Die Bezahlung von Überstunden ist entsprechend erhöht worden. Während der Urlaubswoche ist fortan auch Kostgeld zu zahlen.

Der Streik auf den Tankschiffen an der Küste des Stillen Ozeans. (I.T.F.)

Dieser Streik ist auf den Widerstand der Standard Oil Company in Kalifornien gegen die Anerkennung des Seeleuteverbandes zurückzu-

führen. Die Gesellschaft wendet ungeheuer viel Geld (z.B. ganzseitige Inserate in Tageszeitungen) auf, um der Öffentlichkeit zu sagen, dass ihr Personal nicht dem Seeleuteverband angehört. (Bei der Abstimmung haben von der Belegschaft der Standard Oil 202 Mann für den Verband, 217 für den gelben Werkverein der Gesellschaft gestimmt. Die Gesamt- abstimmung ergab 709 Stimmen für den Verband und 221 für die Werkver- eine.)

Der kalifornische Gewerkschaftsbund hat nun einen Boykott über die Produkte der Standard Oil Company verhängt.

Seeleutelöhne in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.)

Mit dem Reedereien, die den Schiffsverkehr auf Alaska betreiben, ist ein Tarifvertrag abgeschlossen worden, in welchem u.a. die nachstehenden Heuern vorkommen:

	<u>Monatsheuer.</u>
Bootsmann, Zimmermann,	
Maschinenassistent ohne Patent	\$ 80.-
Vollmatrose, Heizer	\$ 70.-
Leichtmatrose, Rohrputzer	\$ 55.-

Auf Frachtschiffen verdient der I. Koch \$ 95.- der Kochsteward \$ 110.-

Seeleutelöhne in Estland. (I.T.F.)

Im Jahre 1933 gelang es den Kommunisten im estnischen Seeleuteverband die Mehrheit an sich zureißen. Wie vorauszusehen war, brach der Verband bald zusammen. Schimpfen, "entlarven" und Demagogie treiben, das können die Kommunisten; zur Führung von Gewerkschaften gehören noch andere Fähigkeiten. Dass unter solchen Umständen die Seeleutelöhne in Estland sehr **schlecht** sind, lässt sich denken.

Umgerechnet in holländische Währung verdient im Monat ein:

Bootsmann	hfl. 35.20
Vollmatrose	" 28.-
Heizer	" 30.-
Kohlenzieher	" 26.40

Aber damit nicht genug. Die estnischen Seeleute, wie der Engländer so schön sagt, ihre eigene Nahrung suchen! Dabei reicht die Heuer nicht aus, um einem Pferd anständig zu fressen zu geben.

/müssen

Beilagen

Luftfahrt

Aus den Organisationen

Die Koordination der Transportmittel