



PRESSEBERICHT

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

No. 26

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER, ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE SOWIE IN ESPERANTO Amsterdam, den 23. Dezember 1935

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

EISENBAHNER.

Drohender Proteststreik in Amerika gegen das Ein-Mann-System. (I.T.F.) Das Lokomotivpersonal der Vereinigten Staaten beschäftigt sich seit Jahren mit den Gefahren der einmännigen Besetzung von Lokomotiven. Vor einigen Jahren wurde eine eingehende Untersuchung über die Unglücksfälle durchgeführt, die sich im Laufe der Jahre infolge der Ein-Mann-Besetzung auf Lokomotiven ereignet haben. Schon damals verlangte die Organisation des Lokomotivpersonals, dass jeder Maschine 2 Mann beigegeben werden. In etwa 20 Staaten bestehen bereits diesbezügliche gesetzliche Vorschriften.

Da nun manche Gesellschaften versuchen, das Ein-Mann-System auch auf den modernen Schnell-Triebwagenzügen einzuführen — in den Augen des Personals ist dies ein Spiel mit Menschenleben — scheint es wegen des "Burlington-Express" genannten Blitzzuges Zephyr der Chicago Burlington und Quincy-Eisenbahn zu einem Konflikt zu kommen. Das Personal ist, nachdem sich die Gesellschaft geweigert hat, den Streitfall einem Schlichtungsverfahren zu unterwerfen, am Ende seiner Geduld. Die Lokomotivpersonal-Gewerkschaften der fraglichen Bahn haben nun in einer Versammlung beschlossen, über die Frage der Erklärung eines Streiks wegen der gefährlichen Betriebsmethode der Gesellschaft eine Abstimmung vorzunehmen. Eine solche Methode, so wurde erklärt, könne nicht geduldet werden einzig und allein damit der Unternehmer 5 Dollarcent pro Meile einsparen kann. Man ist der Ansicht, dass die Abstimmung eine grosse Mehrheit für die Streikerklärung ergeben wird.

Die Löhne der schweizerischen Eisenbahner. (I.T.F.) Gegen den von der schweizerischen Regierung geplanten radikalen Lohnabbau haben die Eisenbahnbediensteten an verschiedenen Orten der Schweiz eindrucksvolle Protestkundgebungen veranstaltet, an denen sich 20 000 Personen beteiligten. Am meisten imponierten die Aufmärsche in Zürich und Lausanne, an denen sich jeweils nicht weniger als 3 500 Demonstranten beteiligten. In allen Versammlungen wurde einstimmig eine gemeinsame Resolution angenommen. In dieser Resolution, worin zunächst festgestellt wird, "dass die Vorschläge des Bundesrates beim aktiven und pensionierten Personal des Bundes eine Stimmung hervorgerufen haben, wie sie bis dahin im eidgenössischen Personal noch nie zu beobachten war", wird "gegen die unwürdige Behandlung, die die Mehrheit des Bundesrates dem Personal hat zuteil werden lassen" energisch protestiert. Sie begrüsst ferner die Haltung der Geschäftsleitung des Föderativ-Verbandes und gibt der Hoffnung Ausdruck, dass die ungerechte und gefährliche Wirtschaftspolitik des Bundesrats vom Parlament abgelehnt wird.

Die Werkstättenbediensteten der tschechoslowakischen Eisenbahnen rühren sich. (I.T.F.) Kürzlich fanden im tschechoslowakischen Eisenbahnministerium Verhandlungen in Sachen der Forderungen der Werkstättenbediensteten in bezug auf ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen statt. Da dieselben nicht zu dem gewünschten Ergebnis führten, beriefen die tschechischen Eisenbahnverbände im ganzen Lande Ver-

sammlungen ein, um die Arbeiter über die Lage zu unterrichten. Die wichtigste Forderung der Werkstättenarbeiter geht dahin, in die Besoldungsordnung eingereiht zu werden. Ihre Arbeitsbedingungen sowie die der übrigen Hilfsbediensteten wurden bisher tarifvertraglich geregelt.

Arbeitszeit-Kommission bei den dänischen Staatsbahnen. (I.T.F.)

Bei den dänischen Staatsbahnen ist vor kurzem eine Kommission ins Leben gerufen worden, die die Aufgabe hat, grundsätzliche, die Arbeitszeitregelung betreffende Fragen sowie alle Streitfälle, die sich hieraus ergeben und nicht auf dem Wege direkter Unterhandlungen aus der Welt geschafft werden können, zu behandeln. Die Kommission setzt sich zusammen aus einem Vorsitzenden und 7 Mitgliedern, die alle vom Generaldirektor ernannt werden, u. z. 4 amtlicherseits und 4 auf Vorschlag der beiden Personalgewerkschaften. Die Kommission hat nur beratende Stimme, das Beschlussrecht liegt in letzter Instanz beim Generaldirektor, aller Voraussicht nach dürften jedoch die Beschlüsse der Kommission allgemein anerkannt werden.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Ein Erfolg der französischen Transportarbeiter-Föderation. (I.T.F.)

Die von der französischen Transportarbeiter-Föderation im Einvernehmen mit den Gewerkschaften der Kleinbahner eingeleitete Bewegung gegen die unlängst erlassenen Verordnungen hat bereits für die Pensionierten einen Erfolg gezeitigt. Der Finanzminister hat beschlossen, dass der einbehaltene Pensionsbetrag von 10% den Pensionierten wieder zurückerstattet wird, welche der autonomen Pensionskasse oder den zugelassenen Senderkassen angehören. Die Betroffenen können sich nun die einbehaltenen Beträge wieder zurückerstatten lassen

Keine Entlassungen bei der Genfer Strassenbahn. (I.T.F.) Um Verluste infolge eines 6%igen Verkehrsrückganges gutzumachen, hatte die Genfer elektrische Strassenbahngesellschaft Verlangsamung der Werkstatt- und Streckenarbeiten und Einschränkung des Fahrplans beschlossen, um etwa 50 Bedienstete entlassen zu können. Die Personalgewerkschaft war aber auf der Hut und ist unverzüglich mit der Strassenbahndirektion und dem Staatsrat in Unterhandlungen getreten, um eine andere Lösung der finanziellen Schwierigkeiten zu finden. Diese Verhandlungen haben nun zu einer Reihe von Massnahmen geführt, welche die Aufrechterhaltung des Betriebes ohne Personalentlassungen ermöglichen. Zu diesen Massnahmen gehören ausser einigen Fahrplanänderungen und der Dienstbeschleunigung auf einigen Linien die Pensionierung einer Anzahl Bediensteter zum 1. Dezember bei Entschädigung derjenigen, die der Pensionskasse des Personals nicht angehören. Der Staatsrat beabsichtigt ferner, die Gesellschaft bei der Ausführung von Wagenbauarbeiten, die sie ohne gesetzliche Verpflichtung auf sich genommen hat, zu subventionieren. Schliesslich hat das Elektrizitätswerk der Strassenbahngesellschaft als bester Abnehmerin eine 10%ige Strompreismässigung bewilligt, was eine Ersparnis von 50.000 Franken bedeutet.

Eine Disziplinarordnung für das Personal der belgischen Landesgesellschaft der Kleinbahnen. (I.T.F.)

In ihrer Sitzung vom 30. November hat die Paritätische Nationale Kommission der belgischen Kleinbahnen in erster Lesung einen Entwurf zu einer Disziplinarordnung behandelt. In dem neuen Text ist u. a. vorgesehen, dass die Bediensteten, über die eine Disziplinar-massnahme verhängt werden soll, davon stets unverzüglich in Kenntnis gesetzt werden müssen und dass jeder Bedienstete gegen eine Strafe beim Provinzdirektor oder dem Generaldirektor der Gesellschaft (je nachdem, welche Behörde die Strafe auferlegt hat) Berufung einlegen kann. Die Bediensteten können dann in das sie belastende Material Einsicht nehmen und haben das Recht, bei der Behandlung ihres Falles eine beliebige Rechtsvertretung zu nehmen. Anonym eingereichte Beschwerden werden nicht berücksichtigt.

Sitze für argentinische Verkehrsarbeiter. (I.T.F.) In einem kürzlich vom argentinischen Parlament angenommenen Gesetze wird vorgeschrieben, dass alle im Verkehr verwendeten Fahrzeuge -- Eisenbahnwagen, Strassenbahnen, Kraftfahrzeuge, Lifts etc. -- Sitze mit Rückenlehne zur ausschliesslichen Benutzung durch die auf diesen Fahrzeugen beschäftigten Arbeiter haben müssen.

Protest englischer Omnibusführer gegen den Dienstplan. (I.T.F.) In der Nacht vom 7. auf 8. Dezember fand in Brierley Hill (Staffordshire) eine grosse Protestversammlung des Personals der "Midland Red Bus Company" gegen die neue Dienstregelung statt. Von den 26 Garagen dieser Gesellschaft in verschiedenen Städten waren zu Beginn der Versammlung nur wenige nicht vertreten. In grossen Scharen waren die Omnibusführer und -schaffner herbeigestromt, von auswärts mit gemieteten Omnibussen und viele, die Samstags früh um 6 Uhr ihren Dienst antraten und der 5 1/2stündigen Nacht-Demonstration beiwohnten, nahmen am Sonntag ohne ihren Nachtschlaf die Arbeit wieder auf. Da das Versammlungslokal bis auf Gänge und Treppen gestampft voll war, hörten weitere 500 Mann, auf langen Stuhlreihen auf der Strasse sitzend, den drin gehaltenen Reden und Argumenten zu. Zu der Versammlung war der Direktor der Verkehrsabteilung und der Oberingenieur der Omnibusgesellschaft eingeladen, die auf der Rednerbühne mit den Gewerkschaftsvertretern Sitz genommen hatten. Ein Vertreter des Transportarbeiterverbandes (Mitglied der I.T.F.) setzte in zwei-stündigen Darlegungen die ganze Lage auseinander. Die Beschäftigten wehren sich gegen die Dienstzeitvorschriften und die Regelung für den Garagendienst. Es wurde einstimmig eine Resolution angenommen, in der verlangt wird, dass für jeden Bediensteten der Gesellschaft die Mitgliedschaft zum Transportarbeiterverband obligatorisch ist. Das Resultat der Versammlung war, dass die Vertretung der Firma eine Revision der Dienstregelung zusagte. Dieselbe solle nicht in Kraft gesetzt werden, bevor nicht jede Garage ihre Zustimmung dazu gegeben hat.

Forderung der tschechoslowakischen Berufskraftfahrer auf eine Sonder-Pensionsversicherung. (I.T.F.) Die tschechoslowakischen Berufskraftfahrer halten seit langem die auf Grund des Sozialversicherungsgesetzes gewährte Invaliden- und Altersrente für unzureichend und haben daher schon vor einigen Jahren bei der Regierung die Ausdehnung der Pensionsversicherungspflicht/ besteht auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1929 für Angestelltenberufe, für welche hinsichtlich ihrer Tätigkeit und ihres Dienstvertrages das Handlungsgehilfengesetz und das Privatangestelltengesetz massgebend ist. Die Kraftfahrer fielen jedoch bisher nicht unter diese Gesetze und sie erwägen daher, eine Forderung auf Einreihung ihrer Berufsgruppe in die Privatangestelltenberufe oder die Schaffung einer Sonder-Pensionsversicherung bei der Regierung zu erheben. /auf ihre Berufsgruppe gefordert. Eine Pensionsversicherungspflicht

Die tschechoslowakischen Regierungsstellen befassten sich bereits im vorigen Jahre mit der Forderung der Kraftfahrer auf Erweiterung der Pensionsversicherungspflicht auf ihren Beruf. Die Beratungen führten dazu, dass das Ministerium für Soziale Fürsorge beauftragt wurde, eine Untersuchung über die Krankheitshäufigkeit und Sterblichkeit in Verbindung mit den besonderen Anforderungen des Kraftfahrerberufes durchzuführen. Damit hat sich erwiesen, dass die Regierung die Forderung zur Kenntnis nahm und ihr eine gewisse Berechtigung zuerkannte, sie hat auch die Weiterbehandlung der Angelegenheit zugesichert. Inzwischen sind nun 10 Monate verstrichen, ohne dass man einen Fortschritt hätte feststellen können und man ist in Kraftfahrerkreisen der Ansicht, dass sich der Regierung Hindernisse entgegenstellen, die hauptsächlich damit zusammenhängen, dass bereits eine gesetzliche Arbeiterversicherung einerseits und eine Angestelltenversicherung andererseits besteht. -- Die tschechoslowakischen Kraftfahrer wollen sich nun damit befassen, in welcher Form eine etwaige Sonderversicherung durchgeführt werden kann -- man denkt auch an die Erweiterung des Sozialversicherungsgesetzes durch Einführung höherer Klassen mit entsprechend höheren Beiträgen -- und die Absicht ist, dann mit weiteren konkreten Forderungen nochmals an die Regierung heranzutreten.

Ein Streik der Hafendarbeiter von Marseille. (I.T.F.) In der ersten Hälfte des Dezember brach im Hafen von Marseille wegen einer Herabsetzung des Taglohns um Fr. 2.--, welche die Hafenbetriebsunternehmen auf Grund der Senkung des Lebenshaltungsindex vornehmen wollten, ein Proteststreik aus. Der Streik wurde aufgehoben, nachdem die Behörden das Versprechen abgegeben hatten, dass die zuletzt veröffentlichte Indexziffer auf ihre Richtigkeit hin nachgeprüft werde.

Lohnförderung der Revaler (Estland) Hafentarbeiter. (I.T.F.) Die Hafentarbeitergewerkschaft von Reval hat bei den Unternehmern eine Forderung auf 20%ige Lohnerhöhung gestellt. Verhandlungen wurden eingeleitet.

Verlängerung der Kollektivverträge in den meisten schwedischen Häfen. (I.T.F.) Die für die verschiedenen schwedischen Häfen geltenden Kollektivverträge, die zum Jahresende ablaufen, werden im grossen und ganzen verlängert. In manchen Häfen wurde der Vertrag entweder von den Arbeitnehmern oder den Arbeitgebern gekündigt. Bei den strittigen Punkten handelt es sich um die Akkordlohnsätze beim Löschen mit Greifern.

Ein Konflikt in Norwegen. (I.T.F.) Am 31. Oktober d. J. lief der für das norwegische Transportgewerbe in Kraft befindliche Kollektivvertrag ab. Unter diesen Vertrag fallen 5 000 Beschäftigte. Verhandlungen mit den Arbeitgebern zwecks Erlangung einer Lohnaufbesserung blieben ergebnislos. Bisher wurde durch die Vermittlung des amtlichen Schlichters der Ausbruch eines Streiks verhindert, aber auch seine Bemühungen führten noch zu keinem Erfolg. Nun machte er einen neuen Vermittlungsvorschlag. Die betreffende Organisation muss sich dazu bis spätestens 30. Dezember äussern.

China ratifiziert das internationale Übereinkommen zum Schutze der beim Laden und Löschen beschäftigten Arbeiter. (I.T.F.) Am 30. November hat das Völkerbundssekretariat die Ratifizierung der internationalen Konvention zum Schutze der beim Be- und Entladen von Schiffen beschäftigten Hafentarbeiter, angenommen von der internationalen Arbeitskonferenz 1932, durch die chinesische Regierung registriert.

SEELEUTE.

Die schwedischen Seeleute kündigen die Kollektivverträge. (I.T.F.) Die schwedischen Organisationen der Seeleute haben die mit der schwedischen Reedervereinigung abgeschlossenen Kollektivverträge, die am 1. Februar n. J. ablaufen, gekündigt. Die Reedervereinigung hat ihrerseits einen solchen Beschluss gefasst. Unter die Verträge fallen ca. 15.000 Beschäftigte, darunter 3 500 Offiziere.

Die Vereinigung der Segelschiffsreeder hat ebenfalls den mit der Seemanns-Föderation abgeschlossenen Tarifvertrag gekündigt. Dieser tritt am 31. Januar 1936 ausser Kraft. Die Unternehmer wollen eine Heuerherabsetzung und Änderungen der allgemeinen Vertragsbestimmungen. Von diesem Vertrag werden 900 Mann erfasst.

Die norwegische Offiziersorganisation protestiert gegen die Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes. (I.T.F.) In einem an die Kommission für Schiffahrt und Fischfang des norwegischen Parlaments sowie an die Regierung gerichteten Schreiben protestiert der Offiziersverband gegen die geplante Änderung des Seeschiffahrts-Gesetzes. Die Organisation, welche die Notwendigkeit einer Gesetzesänderung betont, weist darauf hin, dass die an die Decksoffiziere zu stellenden Anforderungen im Interesse grösserer Sicherheit auf See erhöht, statt verringert werden müssen. Die Organisation hat ihr Bedenken weitgehendst begründet und Amendemente zu der Gesetzesvorlage eingereicht.

Heuererhöhung durch die "P. and O. Steam Navigation Company". (I.T.F.) Die Generalversammlung der "P. and O. Steam Navigation Company", abgehalten am 11. Dezember in London, hat beschlossen, den s. Zt. auch beim an Land beschäftigten Personal durchgeführten allgemeinen Heuerabbau von 10% um die Hälfte rückgängig zu machen. Ab 1. Januar 1936 macht der Lohnabzug also nur noch 5% aus.

Die belgischen Seeleute kündigen ihren Tarifvertrag. (I.T.F.) Die Abteilung Seeleute des belgischen Transportarbeiterverbandes hat den mit der Reeder-Vereinigung abgeschlossenen Tarifvertrag zum 29. Februar 1936 gekündigt. Auch die Organisation der Schiffsoffiziere hat diesen Schritt getan. Grund der Kündigung ist die Entwertung des belgischen Franken. Die Seemannsorganisation hat eine Heueraufbesserung von 25% und einen Überstundenzuschlag von 50% gefordert.

Öffentliche Untersuchung über den Verlust der "La Crescenta". (I.T.F.)

Bei der Debatte im englischen Unterhaus über die Staatsbeihilfen für die Reeder in der Trampschiffahrt musste der Handelsminister versprechen, dass wegen des Verlustes von 4 Fahrzeugen, nämlich des "Usworth", "Blairgowrie", "Millport" und "La Crescenta" Untersuchungen durchgeführt werden. Letzteres Fahrzeug war ein Tankschiff von 5 880 t, das Petroleumtransport besorgte und im Dezember 1934 von Port San-Luis (Californien) nach Osaka (Japan) unterwegs war, als es im Stillen Ozean Schiffbruch erlitt und mit seiner 28köpfigen Besatzung unterging. Die Untersuchung über dieses Schiff ist nicht gleichzeitig mit den übrigen durchgeführt worden, da erst zuverlässiges Material aus den Vereinigten Staaten besorgt werden musste. Bei der Untersuchung stellte sich heraus, dass das Fahrzeug regelmässig zu stark beladen und die Besatzung von 38 auf 28 Mann reduziert wurde. Der Reeder wurde für schuldig gesprochen. Lord Merrivale, der bei den Untersuchungen über Schiffbrüche zuständige Kommissar (Wreck Commissioner) erklärte, er werde dem Handelsministerium Vorschläge zur Bestrafung derjenigen unterbreiten, welche die Vorschriften über Bemannungsskala und Höchstbefrachtung eines Fahrzeuges ausser Acht lassen. Er hat festgestellt, dass das Schiff in diesem Falle überladen war und verurteilte den Reeder zur Zahlung der Kosten in Höhe von £ 3.400, u. z. £ 2.750 für das "Board of Trade" (Handelsministerium), £ 300 an Hinterbliebene von Decksoffizieren und an verschiedene Vereinigungen und ferner £ 350 an den englischen Seemanns- und an den Transportarbeiterverband.

Unfälle der schwedischen Seeleute i. J. 1934. (I.T.F.) Der Bericht der schwedischen Verwaltung für Arbeits- und Soziale Fürsorge über die den schwedischen Seeleuten im Jahre 1934 zugestossenen Unfälle erstreckt sich über 1 657 Unglücksfälle, darunter 75 tödlich. 1933 passierten 1626 Unfälle, darunter 66 tödlich. Demnach war 1934 eine unbedeutende Steigerung von kaum 2%, jedoch eine beträchtliche Zunahme (13,6%) der tödlichen Fälle zu verzeichnen. Wir entlehnen der "Sociala Meddelanden", der Zeitschrift der Verwaltung für Soziale Fürsorge folgende Betrachtungen über die Unfälle (132 insgesamt, darunter 4 tödlich) beim Verankern oder Verschleppen.

"Ausser Verletzungen an Händen und Fingern durch zerschlossene oder lose Stahlkabel, die vielfach Blutvergiftungen oder sonstige schwere Komplikationen im Gefolge hatten, sind die Unfälle solcher Art im allgemeinen sehr ernster Natur und in vielen Fällen handelt es sich um zwischen dem Kabel und der Beting oder dem Winchknopf losgerissene Arme und Beine. Anscheinend sind diese Unfälle teilweise dem Umstand zuzuschreiben, dass keine genügende Besatzung bei Verankerung längsseits eines Kai, an einer Schleuse, einem Dock etc. vorhanden ist. Diese Gefahr besteht besonders dann, wenn die Besatzungsmitglieder die Tauen selber in einem Boot an Land bringen müssen, wodurch die Zahl der Zurückgebliebenen derart gering wird, dass die Arbeiten am Bug und Heck des Schiffes nicht mit der notwendigen Vorsicht ausgeführt werden können."

Berichtigung.

Der japanische Seemannsverband kommt einer chinesischen Mannschaft zu Hilfe. (I.T.F.)

In die in der Nummer vom 25. November unter obiger Überschrift veröffentlichte Notiz hat sich eine Unrichtigkeit eingeschlichen. Die Bemühungen des japanischen Seemannsverbandes hatten viel grösseren Erfolg als von uns angegeben. In der Notiz hiess es, Kamerad Yonekubo sei es gelungen, nach schwierigen Verhandlungen für jedes chinesische Besatzungsmitglied das Reisegeld nach Hongkong von £ 18.-- herauszuholen. In Wirklichkeit wurde vereinbart, dass jedem Schiffsmann ausser dem Reisegeld nach Hongkong noch £ 18.-- ausbezahlt werden.

BEILAGEN.

1. Redaktioneller Informationsdienst, Eisenbahner No.7
2. Kraftfahrer-Beilage.
3. Hafenbetrieb,
4. Aus den Organisationen.
5. Strassenbahner.