



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

Nr. 1 --
6. Januar
--- 1936

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

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

W A R N U N G !

(ITF) Nach den in Spanien gemachten Erfahrungen treibt sich wieder ein Individuum herum, das sich, wenigstens bei unsern spanischen Kameraden, als Josef Tuiner, holländischer Eisenbahnbeamter, ausgibt und versucht, unsere Organisationen zu beschwindeln. In Spanien sprach er Französisch.

Man sei vor ihm gewarnt.

E I S E N B A H N E R

Der spanische Eisenbahnerverband unternimmt Schritte gegen die Massregelungen (ITF) Noch stets sind über 1 000 führende Kollegen der spanischen Eisenbahnerorganisation Opfer der nach den Oktober-Ereignissen von 1934 vorgenommenen Entlassungsmassnahmen der Eisenbahndirektionen. Eine Delegation des Vorstandes unseres Eisenbahnerverbandes, der auch Kollege Gomez, Parlamentsmitglied, beigegeben war, ist beim neuen Minister für Öffentliche Arbeiten vorstellig geworden, um diesen auf die Massregelungen aufmerksam zu machen und Abhilfe zu verlangen. Der Minister versprach, die Sache zu untersuchen.

Inzwischen haben, wie wir aus der Zeitung unserer spanischen Kollegen ersahen, die Eisenbahndirektionen neue Strafmassnahmen in grossem Massstabe durchgeführt. Diese bestehen in der Versetzung von Vertrauensleuten der Organisation nach den entlegensten Dienststellen. Dabei spielt auch örtliche Ernennung reaktionärer Personen, um politische Gegner zu entfernen, vielfach eine Rolle.

Solche Massnahmen zeugen von grosser Kurzsichtigkeit. Die Erfahrung hat überall und zu allen Zeiten gelehrt, dass die Organisation und die gesamte Arbeiterbewegung auf die Dauer durch solche Versetzungen erst recht den Nutzen daraus zogen und gestärkt wurden!

Ein Sieg der amerikanischen Eisenbahner. (I.T.F.) Die unter dem Personal der Chicago Burlington and Quincy Railroad vorgenommene Abstimmung über eine Streikerklärung als Protest gegen die Einführung des Ein-Mann-Systems auf dem Blitzzug "Zephyr", Burlington-Express genannt, ergab eine Mehrheit für den Streik. Die früher mit dem Unternehmer geführten Verhandlungen verliefen ergebnislos. 48 Stunden vor dem Streikausbruch verlangte die Gesellschaft die Beilegung des Streitfalles auf dem Schlichtungswege, zu welchem Zwecke der nationale Schlichtungsausschuss einen Schiedsrichter ernannte. Die darauf eingeleiteten Verhandlungen führten zu einer vollständigen, den Wünschen des Personals entsprechenden Einigung. In einem mit der Gesellschaft in Gegenwart des Schiedsrichters geschlossenen Vertrag ist vorgesehen, dass dem Führer der dieselelektrischer Züge ein aus der Gruppe der Heizer herausgegriffener Hilfslokführer beigegeben wird. Der Lohn für diese Hilfslokführer beträgt \$ 5.03 täglich auf Zügen mit einer Motorstärke von mindestens 1.200 PS. und \$ 5.20 auf den übrigen Zügen. In dem Vertrag sind auch die Pflichten des Hilfslokführers umschrieben. Wir haben hier einen hübschen Erfolg, der zeigt, was eine Gewerkschaft für ihre Mitglieder wert ist.

Keine Aenderung an den Löhnen der holländischen Eisenbahner i.J. 1936. (I.T.F.) Als man am 1. Januar 1935 zu einer Herabsetzung der Löhne der holländischen Eisenbahner um 5% überging, war die Lage so, dass man sich auf alsbaldige weitere Lohnsenkungen gefasst machen konnte. Bei den Verhandlungen erklärten die gewerkschaftli-

Organisationen, sie wurden sich gegen die Senkung nicht wehren unter der Bedingung, dass 1935 und 1936 keine weitere Einkommensschmälerung vorgenommen werde. Anfänglich hielt sich die Regierung an ihr diesbezügliches Versprechen, kam davon aber wieder ab, als die Zusammenarbeit unter den Verbänden infolge der Haltung der Eisenbahnbeamten-gewerkschaft und des "neutralen" Eisenbahnverbandes in Brüche ging. Die drei andern Verbände--der der I.T.F. angeschlossene, der katholische und der protestantische--hielten darnach eine gemeinsame Pro-testversammlung ab und auf Grund ihrer energischen Haltung versprach der damalige Minister für Öffentliche Arbeiten von neuem, sich an den zweijährigen Waffenstillstand zu halten. Als dieser Minister kaum einen Monat später starb, war das schlimmste zu befürchten, denn es lag keine schriftliche Vereinbarung vor und das Betriebsdefizit war allmählich auf fast 35 Millionen Gulden gestiegen. Es kam 1935 zu kei-nen weiteren Herabsetzungen, Mitte Dezember erklärte aber die Eisen-bahndirektion, die Regierung sei nicht gewillt, für die jetzigen Löh-ne auf länger als 6 Monate einzustehen. Der in der Angelegenheit zu-sammenberufene Personalausschuss beschloss, sich an Direktion und Re-gierung zu wenden mit der Bitte, die Löhne im Jahre 1936 unangetastet zu lassen. Der Personalausschuss entsandte am 19. Dezember eine Ab-ordnung zum Minister, um ihm den Standpunkt des Personals auseinander-zusetzen. 3/4Std. nach der Audienz liess der Minister ausrichten, dass die jetzigen Löhne im ganzen Jahre 1936 gelten würden. Dieser schöne Erfolg ist zweifelsohne grossenteils der energischen Haltung der Eisenbahnervertreter zu danken und ist umsomehr zu schätzen, weil die Gehälter der Staatsbeamten mit Wirkung ab 1. Januar eine neue Sen-kung von 5% erfahren haben.

Versuche zur Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der argentinischen Eisenbahner. (I.T.F.) Auf Grund des kürzlichen Schiedsspruches des Präsidenten der Republik hat die argentinische Regierung einen Erlass herausgegeben, der für das Eisenbahnpersonal einige Aenderungen des Arbeitsverhältnisses mit sich bringt. In Artikel 8 des fraglichen Spruches--darin ist auch vorgeschrieben, dass in allen Eisenbahnbe-trieben, deren Einnahmen die Wiederinkraftsetzung der Vertragslöhne ohne jeden Abzug gestatten, das Personal nicht mehr länger die bishe-rigen Opfer zur Vermeidung von Entlassungen bringen dürfe--wird der Generaldirektion der Eisenbahnen empfohlen, unter dem Vorbehalt, dass alle beteiligten Parteien dem zustimmen, der Regierung alle Aenderunge-zu unterbreiten, die eine bessere Ausnutzung des Personals innerhalb der festgesetzten Arbeitszeitgrenzen zulassen. Obgleich das Personal einige Bedenken gegen Artikel 8 vorzubringen hat, ging es darauf ein in der Annahme, dass die Worte "innerhalb der festgesetzten Arbeits-zeitgrenzen" gewisse Garantien in sich schliessen. Es wurde aber eines andern belehrt, denn heute kämpfen die beiden Personalorganisa-tionen dagegen, dass ihre Arbeitsbedingungen auf den vor 1917 gelten-nden Stand herabgedrückt werden; sie mussten damals um hinreichende Arbeitsbedingungen einen Streik durchführen. Selbstverständlich ak-zeptiert das Personal nicht die jüngsten Regierungserlässe, die unter dem Vorwand einer "besseren Ausnutzung des Personals" Aenderungen einführen wollen, die von den "festgesetzten Grenzen" abweichen. Die Vorstände der Organisationen kämpfen unablässig für die von ihnen notwendig erachteten Verbesserungen und sie empfehlen ihren Mitglic-dern, kaltblütig zur ganzen Situation Stellung zu nehmen und die ge-werkschaftlichen Organisationen weitgehendst zu verstärken, um sie instand zu setzen, wieder die Vorteile zu erlangen, die dem Personal entrissen wurden.

Die Eisenbahnkatastrophe in Deutschland. (I.T.F.) Am Weihnachtsabend hat sich in Deutschland ein schreckliches Unglück ereignet. Durch den Unfall wurden 39 Personen getötet, 27 schwer verletzt und ausserdem grosser Sachschaden angerichtet. In der Nähe des Bahnhofes Gross-Ne-ringen fuhr der D-Zug 44 Berlin-Basel dem Personenzug 825 Erfurt-Leipzig in die Flanke. Die letzten Wagen des Personenzuges befanden sich bei dem Zusammenstoss noch auf der Saale-Brücke, nahe an der Stelle, wo sich die beiden Linien kreuzen. Das Unglück ist dem Um-stand zuzuschreiben, dass der Lokführer zwei auf Halt stehende Sig-nale überfuhr.

Die wirkliche Ursache der Katastrophe ist aber nicht ganz so einfach. Es ist nicht reiner Zufall, dass die Zahl der Eisenbahn-unfälle in den letzten Jahren so stark zugenommen hat. Davon sprechen die Zeitungen nicht, denn das Propagandaministerium hat verboten, über solche Dinge zu reden. Die Mitteilungen aber, die wir aus sicherer Stelle erhalten haben, sprechen Bände. Die Ursachen dieser zahlreichen

Unfälle, auch der letzten Katastrophe--sie war zu schwer, um darüber schweigen zu können-- sind weniger im Zustand des rollenden Materials oder in der ungenügenden Unterhaltung der Strecke zu suchen, als im Raubbau an der menschlichen Arbeitskraft. Schon in normalen Zeiten ist z.B. das Lokomotivpersonal derart überlastet, dass 56 Ueberstunden im Monat--ohne besondere Vergütung--keinesweges eine Ausnahme bilden. Die Folgen eines solchen Systems müssen sich auf die Länge fühlbar machen. Kann schon unter normalen Verhältnissen von einer Ueberbürdung der Arbeitskräfte gesprochen werden, so ist dies in noch viel stärkerem Masse beim Feiertagsverkehr gegen Jahresende. Der D-Zug 44 z.B. verkehrte in 3 Teilen, der zweite Teil, der das Unglück verursachte, kam mit 20 Minuten Verspätung. Für denjenigen, der die heute in Deutschland herrschenden Zustände kennt, ist es deutlich, dass der Lokführer die Verspätung hat einholen wollen, dass er es dabei einige Momente an Aufmerksamkeit hat fehlen lassen und so das schwere Unglück verursachte.

Eine unparteiische Untersuchung wäre hier mehr denn je am Platze, man könnte sich aber darauf nicht allzusehr verlassen, denn das Dritte Reich hat schon mehr als bei nur einer Gelegenheit nachgewiesen, dass es ihm nicht darauf ankommt, einen Menschen zu opfern wenn es sich darum handelt, die unvernünftigen Praktiken des Regimes beizubehalten.

TRANSPORTARBEITER

Erfolgreicher Streik der Strassenbahner von Marseille. (I.T.F.) In stark besuchten Versammlungen hat das bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben von Marseille beschäftigte Personal am 23. Dezember den Streik ab dem kommenden Tage erklärt. Veranlassung dazu gab der Umstand, dass die Löhne und Gehälter der Strassenbahn- und Omnibusbediensteten, die nach einer gleitenden Lohnskala geregelt werden, auch von den Verordnungen betroffen wurden, sodass zu einer Senkung auf Grund eines Rückganges der Indexziffer für die Lebenshaltung ein weiterer 10%iger Abzug kam. Das Personal forderte Rückgängigmachung der Kürzung von 10% und Rückerstattung der seit Juli einbehaltenen Beträge. Die Personalgewerkschaft hat früher sowohl beim Minister für Öffentliche Arbeiten, wie beim Präfekten zahlreiche Schritte unternommen, um den Streik zu verhindern, sie führten aber zu keinem positiven Ergebnis. Da die Streikbewegung allgemein war und gerade in die Feiertage fiel, wurde dadurch das Marseiller Geschäftsleben und Publikum geschädigt. Im Laufe des 24. Dezember empfing der Präfekt dreimal eine Delegation der Personalgewerkschaft. Bei der zweiten Unterredung teilte er mit, die einbehaltenen 10% würden rückgängig gemacht, da die Behörden zugegeben hätten, dass es ungerecht sei, ein und die selbe Arbeitnehmergruppe zweimal zu erfassen. Die Delegation stellte dann die Frage, ob die zu unrecht seit Juli einbehaltenen Beträge zurückerstattet wurden und da sie keine zufriedenstellende Antwort erhielt, erklärte sie, dass der Streik fortgesetzt werde. Um 18 Uhr jedoch wurde die Delegation nochmals vor die Präfektur geladen, wo sie erfuhr, dass noch vor Monatsende die einbehaltenen Beträge zurückerstattet werden. Die Arbeit wurde am 25. morgens wieder aufgenommen.

Hübscher Erfolg für das Strassenbahnpersonal von South Bend (Vereinigte Staaten). (I.T.F.) Nach einem in diesem Sommer geführten Streik des Personals der öffentlichen Verkehrsbetriebe von South Bend (Staat Indiana) wurde dessen Gewerkschaft anerkannt und eine Vereinbarung geschlossen, wonach die Frage der Löhne einer Schlichtungskommission unterbreitet werde. Am 4. Dezember hat diese Schlichtungskommission einen Schiedsspruch gefällt. Derselbe sieht für das Personal der Northern Indiana Railways eine Lohnerhöhung von 5 Dollarcent pro Stunde, rückwirkend ab 1. September 1935 vor. Ferner wird darin eine neue Erhöhung von 2 1/2 Cents ab 1. November d.J. empfohlen.

Aktion der belgischen Chauffeure gegen zu lange Arbeitszeit. (I.T.F.) Die Antwerpener Ortsgruppe der Kraftfahrer-Abteilung des belgischen Transportarbeiterverbandes hielt kürzlich eine Generalversammlung ab, in der u.a. die Durchführung einer Kampagne zwecks Arbeitszeitverkürzung beschlossen wurde. Diese Kampagne wird von einem unlängst ins Leben gerufenen zentralen Propaganda-Büro der Kraftfahrer-Abteilung des Verbandes gleichzeitig mit einem allgemeinen Werbefeldzug zur Verstärkung der Organisation durchgeführt. In einer von der Versammlung angenommenen Resolution wird auf die erschreckende Zunahme der Verkehrsunfälle hingewiesen, die zu einem grossen Teil auf die Uebermüdung der Berufskraftfahrer zurückzuführen sind. Es wird im Namen von

150.000 Kraftfahrern verlangt, dass die von manchen Arbeitgebern eingeführte übertrieben lange Arbeitszeit eingeschränkt und der vom zentralen Propagandabüro aufgestellte Verordnungsentwurf, der zugleich das Problem der Arbeitslosigkeit unter den Chauffeuren lösen soll, mit dem ganzen, damit zusammenhängenden Fragenkomplex schnellstens von den zuständigen Ministern behandelt wird.

In der Versammlung wurden insbesondere die Zustände in Antwerpen besprochen, wo, wie im ganzen Lande, in allen Kraftfahrbetrieben übergearbeitet und die bestehenden Gesetze übertreten werden.

Mindest-Löhne und -Arbeitsbedingungen für Lastkraftfahrer in ganz England gültig. (I.T.F.) Gegen Ende Dezember fanden Verhandlungen der englischen Transportarbeitergewerkschaft mit Kraftverkehrsunternehmen in verschiedenen Teilen des Landes ihren Abschluss. Es ging um Einführung der Mindestarbeitsbedingungen, die auf Grund der s.Zt. veröffentlichten Standardregelung, die der Nationale Schlichtungsausschuss (National Joint Conciliation Board) bereits am 1. August 1934 gutgeheissen hat und vielfach schon Anfang des Jahres 1935 in Kraft getreten ist, nun restlos für sämtliche Güterverkehrsbetriebe von England und Wales Geltung erlangt haben. U.a. ist darin eine garantierte Arbeitswoche von 48 Stunden, einschliesslich Arbeit in Garagen, vorgesehen. Es werden 5 Hauptlohngruppen, eine für Stamm- und Fernverkehrslinien, eine für den Londoner Distrikt und 3 für lokale und beschränkte Dienste in den Provinzen vorgesehen.

Die Unternehmer waren nicht gezwungen sich ohne weiteres an die generelle Regelung zu halten. Es war Sache der Paritätischen Distriktausschüsse, sich mit den örtlichen Arbeitsverhältnissen und Arbeiten besonderer Art zu befassen und mit den Arbeitgebern Einzelabmachungen in Anlehnung an die Standardregelung zu treffen. Wo es zu keiner Einigung kam, wurden die Fälle vor eine Reichsberufungsinstanz (National Appeals Committee) gebracht und der obenerwähnte Nationale Schlichtungsausschuss hat nun die Entscheide der Berufungsausschüsse für alle Provinzen, wo die Standardregelung noch nicht eingeführt war, für verbindlich erklärt. Soweit die Entscheide Lohnerhöhung bedeuten, so treten diese in den nordwestlichen und East Midland-Gebieten am 1. April, in den andern 4 Distrikten im Oktober 1936 in Kraft.

Genosse Bevin vom englischen Transportarbeiterverband hat im Paritätischen Schlichtungsausschuss im Namen der Arbeitnehmer den Vorsitz; ein weiterer Vorsitzender wird von den Arbeitgeberverbänden gestellt, während noch ein dritter, neutraler Vorsitzender fungiert.

Die Antwerpener Hafendarbeiter rühren sich. (I.T.F.) Seit einiger Zeit bemüht sich der belgische Transportarbeiterverband um die Abschaffung des jetzt in Antwerpen üblichen Verfahrens der Anwerbung von Arbeitskräften für halbe Tage oder halbe Schichten und Ersetzung dieses Systems durch Anwerbung auf ganze Tage oder Schichten. Sollte beim letzteren Verfahren nur Arbeit für einen halben Tag oder eine halbe Schicht vorhanden sein, so wird Bezahlung für 6 Arbeitsstunden verlangt. Die Gewerkschaft glaubt, mit dieser Forderung die Arbeitgeber dazu bewegen zu können, den Arbeitern Arbeit für einen vollen Tag zuzuweisen. Eine solche Regelung wäre besonders für die vielen, von ausserhalb Antwerpens kommenden Arbeiter angebracht.

Die Gewerkschaft ist fest entschlossen, ihre Forderung durchzusetzen, hofft jedoch, dies auf dem Verhandlungswege zu erreichen.

ANLAGEN.

1. Koordinationsbeilage N° 1
2. Eisenbahner N° 1
3. Luftfahrt N° 1.