



PRESSEBERICHT

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

Nr. 2
20. Januar
1936

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

Bevorstehende Kongresse.
Gewerkschaft des danischen Bedienungspersonals auf See, am 16.
Februar in Kopenhagen.
MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

EISENBAHNER

Lohnerhöhung für das Eisenbahnpersonal Neuseelands. (ITF) Schon seit längerer Zeit bemühen sich die Staatsbediensteten und Eisenbahner Neuseelands, die Aufhebung der seit 1931 durchgeführten Lohnherabsetzungen um etwa 10% zu erwirken. Nach langwierigen Verhandlungen zwischen den interessierten Gewerkschaften und der Regierung ist es endlich gelungen, eine Lohnerhöhung um 7 1/2% zu erzielen. Die Entscheidung fiel Mitte November des vorigen Jahres und hat rückwirkende Gültigkeit ab 1. August.

Die Eisenbahner und die übrigen Staatsbediensteten haben den Erfolg ihrer Bemühungen mit Genugtuung aufgenommen, sind aber keineswegs voll zufrieden. Denn sie vertreten den Standpunkt, dass sich die wirtschaftliche Lage derart gebessert hat, dass eine völlige Aufhebung der Herabsetzungen gut durchführbar wäre. Weiter stellen sie fest, dass die in der letzten Zeit erfolgte starke Verteuerung der Lebenshaltung die Vorteile der Lohnerhöhung zum guten Teil wieder aufhebt. Auch wenn der Lohnabbau restlos aufgehoben würde, würde das keineswegs die Wiederherstellung des Reallohnes vom Jahre 1930 bedeuten. Deswegen besteht das Personal auf seiner Forderung, dass ein Lohngericht geschaffen werden soll zu dem Zwecke, die Löhne den Lebenshaltungskosten anzupassen.

Die englischen Eisenbahner verhandeln weiter. (ITF) In der Frage der Aufhebung des Lohnabbaus, Vergütung für Überstunden, Nacht- und Sonntagsarbeit ist es am 7. Januar 1936 wieder zu einer Zusammenkunft zwischen den Vertretern der Eisenbahner und der Eisenbahngesellschaften gekommen. Es kam noch keine Einigung zustande. Die Verhandlungen sind wieder aufgeschoben worden.

Die kanadischen Eisenbahner verlangen eine Lohnerhöhung. (ITF) Mitte Dezember sind in Montreal Verhandlungen zwischen den Vertretern der Eisenbahner und der Eisenbahngesellschaften über die Aufhebung des im Jahre 1931 durchgeführten Lohnabbaus eröffnet worden. Die Verhandlungen haben noch zu keiner Einigung geführt und sind auf kurze Zeit unterbrochen worden, damit die Gewerkschaften die Frage weiter studieren können.

Daneben ist auch eine Besprechung über den Achtstundentag und über den wöchentlichen Ruhetag gehalten worden.

Ein Erfolg der jugoslawischen Eisenbahner. (ITF) Die jugoslawischen Eisenbahner haben für sich vor Jahren in Marburg einen Unterstützungsverein gegründet. Der Verein diente ausschliesslich humanitären Zwecken. Auf Grund einer Denunziation seitens der nationalistischen Eisenbahnerorganisation ist der Unterstützungsverein wegen "Überschreitung statutarischer Rechte" im Mai 1929 aufgelöst worden. Der Vorstand hatte gegen diese Auflösung Einspruch erhoben. Am 14. Dezember, also mehr als 6 Jahre nach der Auflösung, hat der Vorstand von der befugten Behörde einen Bescheid erhalten, dass die Auflösung rückgängig gemacht wurde und dass der Unterstützungsverein, der etwa 11.000 Mitglieder zählt, seine Tätigkeit wieder aufnehmen kann. Die jugoslawischen Kollegen bemerken, dass dieser Erfolg der Festigkeit des Vorstandes zu verdanken ist. Er ist umso mehr zu werten, da die jugoslawischen Eisenbahner noch kein freies Organisationsrecht haben.

Beabsichtigte Pensionierung aller 55-jährigen Eisenbahner in Holland. (ITF) Die Direktion der holländischen Eisenbahnen hat dem Personalrat vorgeschlagen, das Lebensalter, an dem Eisenbahnbedienstete pensioniert werden sollen, allgemein auf 55 Jahre festzusetzen falls die Gewerkschaften des Personals damit einverstanden wären. Der Personalrat hat sich bereits in dieser Angelegenheit an die Gewerkschaften um ihr Urteil gewandt.

Zugeständnisse an die Eisenbahner in Mexiko. (ITF) Das 25.000 Köpfe zählende Personal hat der Direktion der mexikanischen Staatsbahnen verschiedene Forderungen auf Verbesserung der Arbeitsbedingungen unterbreitet. Auf Grund der Entscheidung des Staatspräsidenten sind die meisten Forderungen bewilligt worden. Unter anderem bekommen die Bediensteten bezahlte Ferien von 10 Tagen pro Jahr, die sanitären Verhältnisse bei den Eisenbahnen werden verbessert, die technische Ausbildung des Personals wird ausgebaut, ferner wird an wöchentlichen freien Tagen Lohn bezahlt. Eine Kommission ist eingesetzt worden, die die Frage der Pensionen, Vergütungen, Versicherung etc. untersuchen wird. Die Forderung des Personals auf eine Lohnerhöhung ist hingegen abgewiesen worden. Die Verbesserungen bedeuten für die Eisenbahnen eine Mehrausgabe von 5.597.610 Pesos pro Jahr.

Die Arbeitszeit der australischen Eisenbahner. (ITF) Der Gedanke der Arbeitszeitverkürzung gewinnt bei den Eisenbahnen Australiens immer mehr Feld. Nach einer Untersuchung arbeiten jetzt in den verschiedenen Staaten Australiens 72.788 Eisenbahnbedienstete 44 oder weniger Stunden und 20.935 Bedienstete mehr als 44 Stunden pro Woche. Das bedeutet, dass 77,6% Eisenbahnbedienstete 44 oder weniger Stunden arbeiten. Nicht in jedem Staat ist die Lage gleich günstig. Während in manchen alle oder die meisten Eisenbahner bereits die 44-stündige Arbeitswoche haben, besteht in anderen grösstenteils noch die 48-Stundenwoche. Bemerkenswert ist, dass in den Staaten, wo die Gewerkschaft der Eisenbahner einen grossen Einfluss hat, sich die 44-Stundenwoche bereits durchsetzte. Der Eisenbahnerverband bemüht sich jetzt, die allgemeine Einführung der 44-Stundenwoche zu erzielen, will aber auch mit der Propaganda für weitere Verkürzung auf 40 Stunden beginnen.

TRANSPORTARBEITER

Streik der Strassenbahner von Lille, Roubaix und Tourcoing -- Frankreich. (ITF) In der Nacht vom 4. auf 5. Januar 1936 beschlossen die Bediensteten der elektrischen Bahn Lille-Roubaix-Tourcoing und der Strassenbahngesellschaft für Lille und Vorstädte in verschiedenen Versammlungen so gut wie einstimmig, zum 5. Januar morgens früh den Generalstreik zu erklären. Den Gesellschaften und Behörden ist seit Ende Dezember ein Ultimatum gestellt worden, um Zugeständnisse zu machen, solche sind aber nicht erfolgt. Mit der Aktion wird gegen die Verordnungen protestiert und ferner bezweckt, dass der vom Lohn einbehaltene Betrag von 10% wieder ausbezahlt wird. Der Streik war vom ersten Tage an allgemein, kein einziger Strassenbahnwagen und Autobus hat die Halle verlassen. Es wurden einige Vermittlungsversuche gemacht, jedoch bisher ohne Erfolg. Die Bewegung wird im bisherigen Umfange weitergeführt. Die Arbeiterschaft in allen 3 Städten steht der Bewegung sympatisch gegenüber.

Die Streikenden, die im Kampf gegen die Verordnungen der Regierung Laval mit mutigem Beispiel vorangehen, können auf die Solidarität der französischen Transportarbeiter-Föderation und der Arbeiter aus den andern Berufen rechnen. Es ist bereits eine Unterstützungsaktion zu ihren Gunsten eingeleitet worden.

Ein Erfolg des öffentlichen Verkehrsbetriebes der Stadt Paris. (ITF) Durch die Neubildung der Einheitsfront bei den Gewerkschaften wird der Mitgliederbestand der Personalgewerkschaft der Pariser öffentlichen Verkehrsgesellschaft (S.T.C.P.P.) bis Ende des Monats von 12 auf 14 000 angewachsen sein, zu einem ansehnlichen Machtfaktor, mit dem das Unternehmertum und die Behörden zu rechnen haben. Die Verstärkung der Gewerkschaft hat bereits Früchte getragen:

Die Regierung des Departements Seine hat in ihrer Sitzung vom 31. Dezember die Kredite bewilligt, die zur Durchführung der für die Departementsbeamten gültigen Krankengeldregelung auch bei den Bediensteten der Pariser öffentlichen Verkehrsgesellschaft (eine alte Forderung derselben) notwendig sind. Sie hat ferner beschlossen dass die infolge des Streiks vom Jahre 1928 entlassenen Bediensteten wieder neu eingereiht werden, sodass die Jahre, während welcher sie ohne Beschäftigung waren, bei der Dienstalterberechnung mitzählen. Der Bundessekretär Leclaire (von der früheren kommunistischen Gewerkschaft), der seit 1925 seines Dienstes enthoben ist, ist wieder in sein Amt eingesetzt worden.

5%ige Lohnkürzung beim öffentlichen Verkehrspersonal von Rotterdam Niederlande. (ITF) Mit Wirkung ab 1. Januar wurde an den Löhnen und Gehältern des gesamten Gemeindepersonals der Stadt Rotterdam, wozu auch die Bediensteten des öffentlichen Verkehrsbetriebes gehören, eine 5%ige Herabsetzung vorgenommen. Der Stadtrat war gegen diese Massnahme, da er nach eingehender Prüfung festgesetzt hatte, dass die Lohn- und Gehaltssätze des Gemeindepersonals niedriger sind als die der entsprechenden Gruppen der Staatsangestellten. Die Regierung hat ihm dann aber erklärt, wenn kein Abzug von 5% vorgenommen werde, würde sie der Stadt Rotterdam künftig jede finanzielle Beihilfe verweigern, eine Beihilfe, ohne die dieser grosse Hafen, der unter den Folgen der Wirtschaftskrise schwer zu leiden hat, nicht auskommen kann.

Neuregelung der Dienstverhältnisse bei den Züricher Strassenbahnen. (ITF) Ende Februar 1935 beschloss der Stadtrat von Zürich, einen Sachverständigen (Oberbetriebsschef bei den Schweizerischen Bundesbahnen) mit der Ausarbeitung eines Gutachtens über die Verhältnisse bei der Züricher Strassenbahn, deren Verkehrsumfang, Organisation usw. zu betrauen und gleichzeitig Vorschläge zu machen, welche Sparmassnahmen durchgeführt werden könnten, um die Finanzlage des Unternehmens, das früher ein stets gutgehender Betrieb war, und jetzt mit Verlust arbeitet, zu verbessern. Nach ziemlich umfangreichen Erhebungen ging Ende November dem Stadtrat der Expertenbericht zu, der ihn am 23. Dezember den Personalverbänden zur Äusserung bis spätestens 31. Januar 1936 zur Kenntnis brachte. Ein Teil der vorgesehenen Massnahmen betrifft direkt die Arbeitsbedingungen des Personals. Der Sektionsvorstand Zürich des schweizerischen Föderativverbandes der öffentlichen Angestellten und Beamten wird sich nun eingehend mit dem Gutachten befassen und die der Sektion Zürich angeschlossenen Strassenbahnergruppen zu ausserordentlichen Versammlungen einberufen, damit sie zu den aufgeworfenen Fragen Stellung nehmen können.

Ein Reichs-Tarifvertrag für die kommunalen Autobusdienste der englischen Provinzen. (ITF) Anfang Januar ist ein Reichs-Tarifvertrag in Kraft getreten, auf Grund dessen die Arbeitsbedingungen in den Autobusverkehrsbetrieben der englischen Provinzorte geregelt wurden. Nach langwierigen Verhandlungen -- seit Frühjahr 1935 galt eine vorläufige grundsätzliche Vereinbarung -- zwischen der Vereinigung der kommunalen Strassenbahn- und öffentlichen Verkehrsbetriebe und dem englischen Transportarbeiterverband ist dieser Vertrag, unter den 30.000 Arbeitnehmer fallen, zustande gekommen. Danach beträgt die wöchentliche garantierte Arbeitszeit 48 Stunden, eine Dienstschicht pro Arbeitstag darf nie kürzer als 7 Stunden sein. In dem Vertrag sind Überstundensätze festgelegt, sowie Zuschläge für Arbeit an Sonn- und Feiertagen; ferner ist nach einjähriger Dienstzeit ein jährlicher bezahlter Urlaub von mindestens 8 Tagen vorgesehen. Durch den Reichsvertrag bleiben etwaige lokale Abmachungen unberührt, er setzt aber Grenzen fest, innerhalb welcher gewisse lokale Arbeits- und Dienstverhältnisse vom allgemeinen Vertrag abweichen dürfen.

Erfolgreicher Streik der Kraftfahrer in Warschau. (ITF) Wie wir jetzt erst erfahren, ist gegen Ende des vorigen Jahres ein erfolgreicher Streik der bei einer grösseren Firma beschäftigten Taxichauffeure durchgeführt worden. Der Unternehmer hat den Kraftfahrern nicht nur sehr niedrige Löhne gezahlt, sondern belegte sie bei jeder Gelegenheit mit Geldbussen. Die Kraftfahrer beklagten sich auch über schlechte Behandlung und sehr schlechte sanitäre Zustände in der

Garage, ungenügende waschgelegeneheit etc. Alle Bemühungen, um Besserung der Lage zu erzielen, waren vergeblich, der Unternehmer wollte auch den Vertreter des Transportarbeiterverbandes, der mit ihm verhandeln wollte, nicht empfangen. Da entschlossen sich die Kraftfahrer, 54 an der Zahl, in Streik zu treten. Sie sind zwar täglich in der Garage erschienen, weigerten sich aber, auszufahren.

Der Streik dauerte sechs Tage und endete mit einem vollen Sieg der Streikenden. Der Unternehmer musste sich dazu bequemen, mit der Gewerkschaft einen Kollektivvertrag abzuschliessen, worin alle Forderungen der Kraftfahrer verwirklicht werden: die Löhne wurden erhöht, die Kraftfahrer sind nicht mehr verpflichtet, neben der Fahrt Arbeiten zu verrichten, für den Aufenthalt in der Garage wird eine besondere Vergütung gezahlt, die Frage der Ferien wurde geregelt, Strafen für Verkehrsdelikte haben nicht mehr die Kraftfahrer sondern der Unternehmer zu zahlen, der Unternehmer verpflichtet sich, die Kraftfahrer menschenwürdig zu behandeln, in die sanitären Zustände wird Besserung gebracht. Ferner musste die Unternehmung den Vertreter des Transportarbeiterverbandes sowie einen von den Kraftfahrern gewählten Vertrauensmann anerkennen.

Günstiger Ablauf des Konfliktes im Verkehrsgewerbe Norwegens. (ITF)

Der Konflikt im norwegischen Verkehrsgewerbe, in den über 5000 Mann verwickelt waren und durch die Forderung der Arbeitnehmer auf Lohnerhöhung und sonstige Verbesserung der Arbeitsbedingungen hervorgerufen wurde, hat, ohne dass es zu einem Streik kommen musste, einen günstigen Abschluss gefunden. Der letzte Vermittlungsvorschlag des Reisschlichters konnte anfänglich die Arbeitnehmer nicht zufriedenstellen, auf dem Wege von Verhandlungen ist es aber schliesslich doch gelungen, auf der ganzen Linie ein günstiges Resultat zu erzielen.

Die Hafendarbeiter haben eine Lohnerhöhung von durchschnittlich 6% erlangt; die Magazin- und Lagerhausarbeiter sowie die Lastkraftfahrer eine solche von durchschnittlich 3% nebst günstigeren Bestimmungen über den jährlichen Urlaub.

Die neuen Arbeitsverträge gelten bis 31. Oktober 1937.

SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER

Widerherstellung der Einheit unter den französischen Seeleuten. (ITF)

Am 8. und 9. Januar fand in Paris der Einigungskongress der französischen Seeleutogewerkschaften statt. Als Vorsitzender amtierte Kollege Pasquini vom Bedienungspersonal, Marseille. 33 Gewerkschaften waren durch 40 Delegierte vertreten. Aus den Kassenberichten der drei bestehenden Föderationen ging hervor, dass die freigewerkschaftliche Föderation über Fr. 13.181,80 (nebst Fr. 1.650,-- Aussenstände) verfügte, die kommunistische Föderation über Fr. 5,40 bares Geld und Fl. 1.140,20 Aussenstände, während die dritte Föderation (ein Teil der freigewerkschaftlichen Föderation, die vom Gewerkschaftsbund ausgeschlossen worden war) nur Aussenstände hatte.

Der von der freigewerkschaftlichen Föderation ausgearbeitete Statutenentwurf wurde so gut wie unverändert angenommen. Mit 68 gegen 14 Stimmen wurde beschlossen, dass die besoldeten Vorstandsmitglieder keine politische Mandate ausüben dürfen.

Mit grosser Mehrheit wurde der Anschluss an die I.T.F. beschlossen.

In den aus 9 Mitgliedern bestehenden Hauptvorstand wurden zwei von der ehemaligen kommunistischen Richtung und 7 freigewerkschaftliche Vertreter gewählt, darunter Ehlers, Pasquini und Ferri-Pisani. Die drei stellvertretenden Mitglieder wurden von der freigewerkschaftlichen Richtung gestellt.

Als besoldeter Generalsekretär wurde Ehlers, als Untersekretäre Leseigle, Chedeville und Pasquini gewählt.

Einsetzung eines Kontaktausschusses von Organisationen der Arbeitnehmer in der belgischen Kauffahrt. (I.T.F.) Die intime Zusammenarbeit der Organisationen der Offiziere und Mannschaften in der Kauffahrt nimmt immer festere Formen an. In Dänemark und Norwegen kommt es regelmässig vor, dass sich die Organisationen der Deckoffiziere, Maschinisten, Matrosen, Heizer und des Bedienungspersonals gemeinsam an die Regierung wenden. Auf der vorbereitenden

Seeschiffahrts-Konferenz in Genf konnte man feststellen, dass es auch in Grossbritannien zu einer verständnisvollen Zusammenarbeit gekommen ist, wobei auch der Transportarbeiterverband eine Rolle spielte. In Holland ist bereits vor einigen Jahren eine regelrechte, dauernde Verbindung zustande gekommen. Diesem Beispiel sind nun die belgischen Offiziere und Mannschaften gefolgt. Der unlängst gebildete Kontaktausschuss besteht aus vier Mitgliedern, zwei von jeder Seite. Den Vorsitz führt Jan Chapelle vom Seemannsbund, als Sekretär amtiert O. Becu, Sekretär des Offiziersvereins und gleichzeitig Sekretär der Internationalen der Schiffsoffiziere. Der Zweck der Zusammenarbeit geht aus den Satzungen hervor, worin es heisst:

- a) Die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Vorständen des Belgischen Seemannsbundes und des Vereins der Schiffsoffiziere sowie zwischen den Mitgliedern der beiden Organisationen.
- b) Gegenseitige Beratung zwischen den Vorständen des Seemannsverbandes und des Offiziersvereins hinsichtlich der bei den Verhandlungen mit den Reedern oder Reederorganisationen über die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Offiziere und Mannschaften zu verfolgenden Taktik.
- c) Die Einleitung gemeinschaftlicher Massnahmen zur Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Offiziere und Mannschaften.

Aus den Satzungen geht weiter hervor, dass Beschlüsse einstimmig gefasst werden müssen. Jede Organisation hat eine Stimme. Falls nötig kann eine Sitzung der Hauptvorstände der angeschlossenen Organisationen einberufen werden. Auch diese Sitzung kann nur einstimmige Beschlüsse fassen.

Ein Gesetz über Arbeitsverträge in der belgischen Binnenschiffahrt.

(ITF) Der belgische Transportarbeiterverband bemüht sich schon seit Jahren, eine gesetzliche Regelung der Arbeitsbedingungen in der Binnenschiffahrt zu erzielen. Dem Parlament ist schon im Jahre 1927 ein diesbezüglicher Entwurf unterbreitet worden, der jahrelang in den parlamentarischen Kommissionen liegen blieb. Erst Ende des vorigen Jahres ist es gelungen, die Annahme des Entwurfes durch das Parlament zu erwirken. Das Gesetz muss noch vom Senat angenommen werden.

Die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes sind die folgenden: Es ist allgemein verbindlich bei jedem Abschluss von Arbeitsverträgen, ganz gleich, wo dieser vorgenommen wird und welcher Staatsangehörigkeit der Bedienstete ist. Die Arbeitsverträge müssen schriftlich in zweifacher Ausfertigung abgeschlossen werden. Der Reeder ist verpflichtet, genügende Anzahl Personal aufzunehmen. Bei Schiffbruch, Brand etc. ist er für den Schaden, der dem Personal daraus erwächst, ersatzpflichtig. Die Kündigungsfrist beträgt 1 Monat für Schiffer, die mit ihren Familien an Bord wohnen, 15 Tage für andere. Bei Entlassung ohne Einhaltung der Kündigungsfrist muss der volle Lohn für die Kündigungsfrist gezahlt werden.

Die Unternehmer haben gegen das Gesetz eine Aktion eröffnet, besonders gegen die Bestimmung, wonach genügend Personal an Bord beschäftigt werden muss.