

PRESSEBERICHT



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

No. 6
16. März
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.)

Bevorstehende Kongresse: Schweizerischer Eisenbahner-Verband vom 7. bis 9. Mai in Interlaken.
Föderation des Lokomotivpersonals in der Tschechoslowakei: 20. Mai in Prag.
Gewerkschaft der englischen Eisenbahnangestellten (R.C.A.) vom 25. bis 28. Mai in Torquai.

EISENBAHNER

Verkürzung der Arbeitszeit bei den dänischen Eisenbahnen. (I.T.F.)
Die Arbeitszeit der dänischen Eisenbahner war bisher in 3 Gruppen, je nach der Anstrengung des Dienstes, eingeteilt, u. z. in 208, 236 und 260 Stunden monatlich, bestehend aus 26 Arbeits- und 4 freien Tagen. Im Hinblick auf die Krisenerscheinungen forderten sämtliche Personalgewerkschaften Einschränkung der Arbeitszeit auf 208 Stunden pro Monat von 30 Tagen für alle Dienstgruppen. Die Regierungskommission, welche die Angelegenheit behandelte, hatte ihren Vorschlag im Laufe des Oktober 1935 fertig vorliegen, die neue Regelung tritt aber erst am 1. April d. J. in Kraft. Die wichtigste Änderung besteht darin, dass die 260-Stundengruppe aufgehoben wird, während die beiden anderen Gruppen von 208 und 236 Stunden unverändert fortbestehen. Gleichzeitig erfolgt eine Verschiebung des Personals aus der 236-Stunden-Gruppe auch der 208-Stunden-Gruppe. Die 236-Stunden-Gruppe, die einer täglichen Arbeitszeit von 9 Stunden entspricht, soll auf die Zug-, Lokomotiv-, Depot- und Bahnunterhaltungsdienste keine Anwendung finden. Sie wird daher hauptsächlich nur für einige kleinere Stationen auf dem Lande Geltung haben. Insgesamt werden nicht mehr als 10% des gesamten Personals unter diese Gruppe fallen. Die übrigen Bediensteten bekommen den Achtstundentag.

Entlassungen bei den Eisenbahnen in Danzig? (I.T.F.) Die Eisenbahnen Danzigs stehen unter polnischer Verwaltung. Durch die Abwertung des Danziger Guldens scheinen die polnischen Staatsbahnen, soweit die Danziger Sektion in Betracht kommt, in grosse Schwierigkeiten geraten zu sein, und sie scheinen nun ihre Verluste auf Kosten des Personals wieder gutmachen zu wollen. Die Löhne des Danziger Eisenbahnpersonals sind jedoch bereits so niedrig, dass daran nicht mehr viel abgezwickelt werden kann. Daher probieren nun die Eisenbahnen, einen Personalabbau durchzuführen. Bei den letzten Verhandlungen der Organisationen mit den polnischen Eisenbahnen, Ende Februar, schlug die Direktion vor, 200 Mann zu entlassen oder zwei weitere Feierschichten pro Monat ohne Zahlung einzuführen. Darüber hinaus soll noch eine Beurlaubung ohne Lohn von 30 Lohnempfängern auf einen Monat erfolgen. Selbstverständlich fällt es den Gewerkschaften nicht ein, auf diese Vorschläge einzugehen.

Nach einer kurz vor Redaktionsschluss eingegangenen Meldung haben sich die Parteien dahin geeinigt, dass die zur Entlassung kommenden Eisenbahnen eine Unterstützung von 3 Zloty pro Tag, bis zum Höchstbetrage von 75 Zloty im Monat erhalten.

Die Teuerungszulage in Schweden bleibt unverändert. (I.T.F.) Nach einem kürzlich vom Reichstag gefassten Beschlusse bleibt die ausserordentliche Teuerungszulage, die dem Eisenbahnpersonal in gewissen Orte über den allgemeinen Teuerungszuschlag von 8% hinaus gewährt wird, auch im Jahre 1936 in Kraft. Dies entsprach dem Vorschlag der Regierung; derselbe wurde vom Reichstag ohne jeden Widerspruch angenommen. Möge dies ein gutes Anzeichen für die zurzeit schwebenden Forderungen der Eisenbahner auf eine durchgehende Lohnerhöhung sein.

Verhandlungen wegen eines neuen Lohnabkommens für Bahnarbeiter in Schweden. (I.T.F.) Am 10. März wurden die seit langem hinausgeschobenen Verhandlungen wegen des von der Organisation vorgeschlagenen neuen Lohnabkommens für die schwedischen Bahnarbeiter aufgenommen. Die neue Vereinbarung soll rückwirkend ab 1. Januar d. J. in Kraft treten.

Einschränkung der Anzahl Arbeitsverträge bei den australischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Die in Australien üblichen Schiedsgerichtsverfahren führten dazu, dass sogar bei ein und der selben Unternehmung die Zahl der Arbeitsverträge ausserordentlich gross ist. Anfang 1935 waren in Australien vor dem Schiedsgericht 20 Konflikte anhängig gemacht, die Zahl der einzelnen Fälle betrug 3 300. 18 Organisationen mit insgesamt 35.400 Mitgliedern waren in diese Arbeitsstreitigkeiten verwickelt. 16.000 derselben mussten sich im Laufe des Jahres eine Verkürzung ihrer Arbeitszeit von 48 auf 44 Stunden pro Woche gefallen lassen. Die Zahl der Verträge, die im Jahre 1935 geschlossen wurden, betrug 35. Diese wurden nun auf 3 reduziert: einen für Beamte im technischen Dienst, einen für Verkehrspersonal und einen für das Personal mit Taglohn.

Neue Vereinbarung für die englischen Eisenbahner. (I.T.F.) Dem Eisenbahnangestelltenverband (R.C.A.) und der allgemeinen Eisenbahnerorganisation (N.U.R.), die der I.T.F. angeschlossen sind, ist es gelungen, für das bei dem "Northern Ireland Road Transport Board" (Strassenverkehrsamt von Nord-Irland) beschäftigten Eisenbahnpersonal eine neue Vereinbarung zustande zu bringen. Bisher gab es für diese Bediensteten keinen Arbeitsvertrag. Die nun festgelegten Sätze entsprechen im grossen und ganzen den bereits bei den irischen Eisenbahnen ebenfalls vertraglich festgelegten Arbeitsbedingungen.

Rehabilitierung spanischer Eisenbahnbediensteten. (I.T.F.) Bekanntlich ist die spanische Eisenbahnerorganisation bemüht, die Wiedereinstellung der beim Aufstand vom Jahre 1934 entlassenen Kollegen zu erwirken. Nun hat sie auch bei der Regierung Schritte unternommen damit die Eisenbahndirektionen Strafversetzungen und ähnliche Strafmassnahmen rückgängig machen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Teilstreik bei den Londoner Strassenbahnen. (I.T.F.) Am 10. März sind 1.400 Londoner Strassenbahnbedienstete der Hallen in Streatham und Clapham spontan in den Streik getreten. Sie verlangten Angleichung ihrer Lohn- und Arbeitsbedingungen an die des Autobuspersonals, was eine Erhöhung der Löhne um durchschnittlich 5 s 6 d pro Woche zu bedeuten hätte, sodass der Wochenlohn £.4.3.6 betragen würde. Weiter bezwecken die Forderungen eine Beschränkung der Arbeitszeit (alles inbegriffen) auf 8 Stunden im Tag; entsprechende Ruhepausen für eine Mahlzeit; Abschliessung der Plattformen. Da es sich um eine spontane von der Gewerkschaft nicht gutgeheissene Bewegung handelte, liess das Londoner Verkehrsamt in den Hallen anschlagen, dass sich die Bediensteten, welche am 11. März zur vorgeschriebenen Zeit nicht ihre Arbeit wieder aufgenommen haben, als entlassen betrachten müssen. Nach einer bewegten Versammlung haben dann die Bediensteten auf Anraten der Gewerkschaft beschlossen, die Arbeit wieder aufzunehmen.

Ein Kampf wegen des Tragens von Verbandsabzeichen. (I.T.F.) Nach einem schiedsgerichtlichen Verfahren wurde den Mitgliedern der Sektion der Twin Cities (Staat Minnesota -- Vereinigte Staaten), die bei der "Twin City Rapid Transit Company" beschäftigt sind, das Recht zuerkannt, auf ihrer Dienstkleidung das Verbandsabzeichen zu tragen.

Vom Konflikt bei der United Counties Omnibus Company in Northampton--England. (I.T.F.) Wie bereits berichtet, streikten die Bediensteten dieses Betriebes vom 4. bis 16. Januar, ohne dass eine endgültige Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen erfolgt wäre. In einer Personalversammlung ist beschlossen worden, die Arbeit unter den alten Bedingungen wieder aufzunehmen, sofern unmittelbar weiterverhandelt wird. Diese Verhandlungen--unter Leitung des Transportarbeiterverbandes--führten zu einer Reihe von Vorschlägen der Gesellschaft,

welche die Arbeitnehmer mit der Begründung ablehnten, dass sie eine Neuregelung nur dann akzeptieren können, wenn sie eine wesentliche Erhöhung der Lohnsätze, gleichmässige Verteilung der Arbeit und feste Begrenzung der Schichten vorsieht. Der Arbeitgeber erwiderte darauf, er könne einer weiteren Erhöhung der Lohnkosten nicht zustimmen, obgleich er jederzeit bereit sei, mit dem Personal- und Verbandsvertretern über Fragen des Arbeitsverhältnisses, soweit sich diese aus dem Arbeitsvertrag ergeben, zu verhandeln. Wenn die den Arbeitnehmern jetzt unterbreiteten Vorschläge als ungenügend erachtet würden, bliebe dem Verband nur noch übrig, sich auf Grund des Strassenverkehrsgesetzes vom Jahre 1930 an das Gewerbegericht oder sich gemeinsam mit dem Arbeitgeber an das Arbeitsministerium zu wenden.

Nach den letzten Nachrichten hat der Personalausschuss den Bediensteten anheimgegeben, so lange unter dem jetzt geltenden Arbeitsvertrag weiterzuarbeiten, bis ein geeigneter Moment gekommen sei, um weitere Schritte zu einer Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen zu unternehmen. In einer Bestätigung der bereits früher geäußerten Ablehnung teilte der Generaldirektor der Gesellschaft noch mit, eine Einwilligung in die Forderungen der Arbeitnehmer hätte überdies eine wesentliche Erhöhung der Fahrtarife im Gefolge. Der Personalausschuss lehnte den Vorschlag, wieder Taglohnsätze ohne jegliche Garantien bezüglich der Arbeitsbedingungen einzuführen, sowie den Streitfall einer dritten Instanz zu unterbreiten, einstimmig ab. Dieser letzten Sitzung wohnten die Genossen Gleave und Monk vom englischen Transportarbeiterverband bei.

Ablehnung von Schiedssprüchen durch englische Lastverkehrsbetriebe. (I.T.F.) In einigen Distrikten Englands drohen Arbeitskonflikte auszubrechen, weil sich Lastverkehrsunternehmer weigern, Sprüche des Nationalen Paritätischen Schlichtungsamtes (National Joint Conciliation Board) für den Güterkraftverkehr als verbindlich anzuerkennen. Eine Reihe von Städten wurden in Klassen eingeteilt und der Mindestlohn hat sich nach der entsprechenden Klasse zu richten. So hat z. B. der Sekretär der Arbeitgebervertretung im "North-Western Area Board" eine Erklärung veröffentlicht, wonach die Arbeitgeber den Beschluss, auf Grund dessen Manchester, Salford und das Hafengebiet, sowie Liverpool und Birkenhead in Klasse 1 eingereiht werden sollen, nicht anerkennen. Sie machen geltend, der Spruch sei nicht verbindlich und der Rechtsstreik müsse beim Gewerbegericht anhängig gemacht werden.

Nach den Statuten der Distriktsschlichtungsämter sind die betreffenden Sprüche rechtskräftig. Man befürchtet, dass den Arbeitgebern nach dem 1. April, wenn die neuen Sätze in Kraft treten sollen, oder gar schon vorher Schwierigkeiten erwachsen und sie evtl. Entzug der Konzession zu gewärtigen haben. Das Hauptzentrum des Widerstandes ist in Manchester. Den dortigen Arbeitgebern dürfte entgangen sein, dass sie nach verschiedenen Orten fahren lassen, wo bereits höhere Mindestsätze als die vom Schlichtungsamt festgelegten gelten.

Am 13. März soll eine Sitzung des sog. Kontroll-Ausschusses stattfinden, an der Vertreter beider Teile im "North-Western Area Board" teilnehmen und man erwartet, dass sich die Arbeitgeber dann über ihre Absichten äussern. Der Distriktssekretär des Transportarbeiterverbandes hat bereits ernstlich vor der Gefahr einer weiteren Verzögerung durch folgende Auslassungen gewarnt: "Wir lassen uns nicht bis anno dazumal hinhalten. Die Arbeiter werden natürlich ungeduldig. Unsere Pläne für eine Striktbewegung sind, falls eine solche als letztes Mittel notwendig sein sollte, in Vorbereitung. Wenn die Arbeitgeber als organisierte Körperschaft nicht gewillt sind, beim Spiele mitzumachen, haben wir uns damit zu befassen, ob es nicht ratsam wäre, uns an die einzelnen Unternehmer zu wenden."

SEELEUTE

Heueraufbesserung in Belgien. (I.T.F.) Da die Verhandlungen zwischen den Seeleuten und Offizieren einerseits und den Reedern andererseits nicht zu dem gewünschten Resultat (erstere forderten 25% Heueraufbesserung neben andern Verbesserungen) führten, wurde der Verkehrsminister um einen Schiedsspruch angegangen. Dieser hat nun angeordnet, dass die Heuern in den 3 kommenden Monaten (ab 1. März bis 1. Juni) um 15% erhöht und in der Zwischenzeit versucht werden muss, eine endgültige Regelung zu treffen.

Deckbesatzung englischer Frachtdampfer in der Auslandsfahrt. (I.T.F.)
Das "Merchant Shipping Advisory Committee" (Schiffahrtsbeirat) hat nun sein Gutachten über obige, ihm in Juli 1933 überwiesene Frage abgegeben. Bekanntlich kämpft der englische Seemannsverband schon seit Jahren um eine klare Begriffsbestimmung für den Ausdruck "efficient deck hand" (Deckmatrose). Der Beirat ist nun einstimmig zu dem Schlusse gelangt, dass eine Definition dieses Ausdrucks dringend notwendig ist und sich auf folgenden Text geeinigt:

"Ein Seemann darf nicht als Deckmatrose eingestellt werden, wenn er nicht über 19 Jahre alt ist und durch Abmusterungsbescheinigungen, Verträge oder sonstige überzeugende Beweisstücke eine dreijährige Beschäftigung auf Deck nachweisen kann."

Der Beirat nahm bezüglich der Deckbesatzung einmütig eine Resolution mit einer Neufassung der 3 ersten Abschnitte des Rundschreibens 1463 vom März 1909 an.

Aus Raumgründen müssen wir auf vollständige Wiedergabe dieser Vorschläge verzichten, Das Gutachten wird daher von uns in die verschiedenen Sprachen übersetzt und als Seemanns-Beilage zum nächsten Pressebericht herausgegeben.

Sicherheit auf See in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Nach dem Abbrennen des Dampfers "Morro Castle" und dem Sinken des "Mohawk" ernannte Daniel C. Roper vom Handelsministerium der USA einen Reichsausschuss für Sicherheit auf See, der die Aufgabe zugewiesen bekam, Mittel und Wege aufzuzeigen, um unnötige Risiken einzudämmen.

Der Ausschuss hat nun einen Bericht herausgebracht, in dem festgestellt wird, dass erfahrene und tüchtige Seeleute die Zerstörung des "Morro Castle" hätten vermeiden und dafür sorgen können, dass nicht so viel Menschenleben zu beklagen gewesen wären. Der Ausschuss bemerkt, dass 4 der Besatzungsmitglieder wenige Stunden vor der Ausfahrt des Schiffes in aller Eile angemustert worden waren. Manche der Beschäftigten waren überhaupt nicht auf See gefahren. Der Ausschuss ersucht Sekretär Roper dringend, eine Erhebung über die Arbeitsbedingungen durch ein dazu besonders geeignetes Komitee von Arbeitersachverständigen durchzuführen. Ferner empfiehlt er die Einrichtung von Schulschiffen und den Erlass von Gesetzen, die mit Reedern, die ihre Fahrzeuge mit Besatzungen ausschicken, "die kein Rettungsboot rudern, die Feuer bekämpfen, ein Notgerüst aufstellen oder im Notfalle auch das Kommando übernehmen können", mit aller Strenge verfahren.

Beilagen:

Reaktionelle Beilage: Eisenbahner Nr. 2.
Luftfahrt, Nr. 3.
Koordination; Nr. 4.
Aus den Organisationen, Nr. 3.