

PRESSEBERICHT



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

No. 7
den 30.
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 Eisenbahnverband, 7. bis 9. Mai in Interlaken.
- Tschechische Lokomotivführer-Föderation, 20. Mai in Prag.
- Englischer Eisenbahnangestelltenverband, 25. bis 28. Mai in Torquay.
- Schwedischer Eisenbahner-Verband, vom 7. bis 13. Juni in Stockholm.
- Schwedischer Lokomotivführer-Verband, 15. bis 17. Juni in Stockholm.

EISENBAHNER

Die Löhne der englischen Eisenbahner. (I.T.F.) Am 18. März verhandelten die Vertreter der englischen Eisenbahngesellschaften und der Personalorganisationen weiter über die gestellten Lohnforderungen. Am Montag hielten die 3 Vostände der Eisenbahnergewerkschaften eine gemeinsame Sitzung ab. Die Verhandlungen werden am 25. März fortgesetzt, wonach die Organisationsvertreter von neuem zusammenkommen werden, um darüber zu entscheiden, ob weiterverhandelt oder das im letzten Jahr geschaffene Schlichtungsamt angerufen werden soll.

Teilweise Aufhebung des Gehaltsabbaues bei den norwegischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Das Aktionskomitee der norwegischen Beamtengewerkschaften hat auf Grund des Ergebnisses der unter ihren Mitgliedern vorgenommenen Abstimmung der Regierung mitgeteilt, dass es sich mit der teilweisen Aufhebung des s. Zt. vorgenommenen Gehaltsabbaues einverstanden erklärt. Das Parlament hat sich nun mit der Prüfung dieses Vorschlages zu befassen. Er bedeutet Aufhebung des Abzuges von 3% an den ersten 2.000 Kr. Verdienst und Verminderung des Abzuges von 5% auf 2 1/2% des diesen Betrag übersteigenden Einkommens. Dabei ist vorausgesetzt, dass der noch in Kraft bleibende Abzug nicht mehr als 2 1/4% der Gesamtlohnsumme ausmachen darf.

Herabsetzung des Pensionsalters in Holland. (I.T.F.) Vor einiger Zeit hat die holländische Eisenbahndirektion die Ermächtigung zur Pensionierung überschüssigen Personals ab dem 55. Lebensjahre eingeholt. Vonseiten des Personals wurden gegen dieses Vorhaben eine Reihe Bedenken geltend gemacht; nunmehr haben sich die Eisenbahndirektion und der Personalausschuss (eine aus Vertretern der verschiedenen Dienstgruppen zusammengesetzte Körperschaft) geeinigt. Die Direktion ist künftig befugt, Bedienstete, die das 60. Lebensjahr erreicht haben, mit sofortiger Wirkung zu pensionieren. Ferner wird das Personal (im Alter von 60 und noch mehr Jahren), das auf Wartegeld gesetzt wurde, sofort pensioniert. Bedienstete im Alter von 55 Jahren sowie die 50 bis 60 Jahre alt sind, können sich auf Wunsch pensionieren lassen, zu welchem Zwecke sie innerhalb 6 Monaten nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes ein Gesuch einreichen müssen.

Löhnerhöhung für das Lokomotiv- und Zugpersonal der Mobile Ohio Railroad--Vereinigte Staaten. (I.T.F.) Nach langwierigen Verhandlungen ist zwischen der Mobile Ohio Railroad und den Lokomotiv- und Zugpersonalgewerkschaften eine Einigung erzielt worden. Die Vereinbarung sieht vor, dass 2% des damaligen Lohnabbaues von 10% für die Zeit vom 1. Februar bis 30. Juni 1936, 3% für die Zeit vom 1. Juli bis 30. September und der Rest von 5% ab 1. Oktober 1936 rückgängig gemacht wird.

Schwierigkeiten mit Arbeitskräften auf den Dieselzügen. (I.T.F.)
Unter dieser Überschrift finden wir in "Diesel Railway Traction", einer Beilage zu der englischen Eisenbahnfachzeitschrift "The Railway Gazette" vom 24. Januar, eine Notiz, die wir nicht stillschweigend übergehen möchten. Darin wird der Streikdrohung des amerikanischen Lokomotivpersonals Erwähnung getan, um gegen das System der einmännigen Besetzung der Zephyrzüge zu protestieren, welche Aktion bekanntlich zum Vorteil des Personals endigte. Die Schriftleitung bemerkt hierzu: "...Es wird für den 2. Mann viel angenehmer sein, auf diesen schnellen Zügen auf Kosten der Gesellschaft gegen eine angemessene Entschädigung hin- und herzureisen, als ohne Existenzmittel oder einer unwilligen Wohlfahrtsbehörde zur Last liegend, umherzuirren. Auf eine solche Art kann die Sparsamkeit nicht gefördert werden und es taucht hier die Frage auf, ob Arbeitsbeschaffung das Ziel der industriellen Tätigkeit ist."

Abgesehen davon, dass die Schriftleitung überhaupt nicht auf die Faktoren eingeht, die vom Gesichtspunkte der Sicherheit aus die Ein-Mann-Besetzung, deren Unfehlbarkeit offenbar als selbstverständlich betrachtet wird, ^{verurteilen} zeugen die Kommentare von einer rein asozialen Mentalität. Das reimt sich nicht mit der traditionellen englischen "fairness"-Begriff und offen gestanden, sind wir darüber erstaunt, in einer auf so hohem Niveau wie die "Railway Gazette" stehenden Zeitschrift derartige Auffassungen zu finden.

Die schwedischen Eisenbahnen stellen Führergehilfen ein. (I.T.F.)
Die Direktion der schwedischen Eisenbahnen hat beschlossen, ab 1. März 38 zurzeit unbesetzte Führergehilfenstellen zu besetzen. Diese Führergehilfen sollen den ^{Lok} Elektroführern beigegeben werden. Es gibt insgesamt 184 schwedische Führergehilfen.

Der Hitlergruss kann gefährlich werden. (I.T.F.) Die deutschen Zollbeamten, welche auf den Bahnhöfen Dienst tun, sind angewiesen worden, auf den Zügen und Bahnsteigen wie das Eisenbahnpersonal militärisch zu grüssen, u. z. um zu verhindern, dass der Hitlergruss als ein Signal ausgelegt werde.

Die Reichsbahndirektion hat aber auch noch andere Sorgen. Durch die Einführung der neuen Dienstkleidung sind die alten Knöpfe natürlich überflüssig geworden und man befürchtet nun, sie gingen als Rohmaterialien für die Industrie verlustig, wenn sie auf den alten Haufen geworfen werden. Deshalb hat nun die Reichsbahndirektion das Personal durch Rundschreiben aufgefordert, die Knöpfe bei der zuständigen Dienststelle abzuliefern, die für Weiterbeförderung Sorge tragen wird.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Neuer Kollektivvertrag für das Personal im Stockholmer öffentlichen Verkehrsdienst. (I.T.F.) Nach langwierigen Verhandlungen ist zugunsten des Personals des Stockholmer öffentlichen Verkehrsbetriebes, rückwirkend ab 1. Januar, ein neuer Kollektivvertrag abgeschlossen worden. Derselbe gilt bis 31. Dezember 1937 und sieht verschiedene bedeutende Verbesserungen vor. Der Lohn des Fahrpersonals wurde um 8, derjenige des Personals im Streckenunterhaltungsdienst um 13 Kr. im Monat erhöht. Die im Stundenlohn arbeitenden Beschäftigten erhielten eine Aufbesserung von 0,04 Kr. pro Stunde. Auch der Urlaub ist um 2 Tage verlängert worden. Eine weitere wichtige Errungenschaft ist die Aufnahme der Bestimmung in den Vertrag, künftig die Omnibusschaffner nicht mehr zu entlassen, wenn sie das 21. Lebensjahr erreicht haben, was bisher üblich war. Können diese Bediensteten im Omnibusbetrieb nicht mehr unterkommen, werden sie bei der Strassenbahn aufgenommen. Schliesslich hat auch der Dienstplan einige Verbesserungen erfahren.

Ein interessanter Schritt des Personals der Madrider Vorstadtbahnen. (I.T.F.) Die Compañia madrileña de Urbanización, welche die elektrischen Vorstadtbahnen von Madrid betreibt, lehnte trotz der dringenden Forderungen der Personalorganisation ab, die wegen des Oktober-Aufstandes vom Jahre 1934 entlassenen Bediensteten wieder einzustellen. Sie versteckte sich unter einer Decke mit der Madrider Strassenbahngesellschaft (von der sie die Konzession inne hat), welche sich ebenfalls nicht um die Sache kümmerte. Bei diesem Verhalten der Unter-

nehmer beschloss das Personal, strengere Massnahmen zu ergreifen und nachdem es unter Führung seiner Gewerkschaft eine Art Betriebsrat ins Leben gerufen hatte, stellte sich dieser am 13. März früh in den Hallen ein, um zu erklären, er übernehme die Leitung und den Betrieb des gesamten Bahnnetzes. Der neue Aufsichtsrat, der sich aus 2 Vertretern des Vorstandes der gewerkschaftlichen Organisation, 5 Bediensteten des Fahrdienstes der Gesellschaft, 2 Werkstättenarbeitern, einem Streckenarbeiter und einem vom Stromzuleitungsdienst zusammensetzt, hat sich noch am selben Tage an den Minister für Öffentliche Arbeiten gewandt mit der Bitte, seine Rechtmässigkeit anzuerkennen und ihm für den Betrieb des Bahnnetzes eine regelrechte Genehmigung zu erteilen.

In seiner Sitzung vom 20. März erkannte der Madrider Gemeinderat dem Betriebsrat auch seitens des Madrider Gemischten Verkehrsbetriebes, in welchem unser Kollege Trifon Gomez die Gemeinde vertritt, die Konzession zu.

Und inzwischen geht der Madrider Vorstadtbahnbetrieb in vollster Ordnung und Regelmässigkeit seinen gewohnten Gang. Der Arbeiter-Aufsichtsrat hat im Fahrdienst und am rollenden Material, dessen Unterhalt viel zu wünschen übrig liess, eine Reihe von Verbesserungen vorgenommen. Die arbeitende Bevölkerung des Vorstadtgebietes jubelte diesen Massnahmen begeistert zu.

Das Strassenbahnpersonal von Toulon (Frankreich) und die Dekret-Gesetze. (I.T.F.) Die zahlreichen Schritte und unerlässlichen Bemühungen der Strassenbahnergewerkschaft von Toulon sind von Erfolg gekrönt worden. Sie hat erreicht, dass der in den sog. Dekret-Gesetzen vorgesehene 10%ige Gehaltsabbau wieder rückgängig gemacht wurde. Zweifelsohne wird dieser Erfolg für die Gewerkschaft einen neuen Mitgliederzuwachs mit sich bringen.

Bemühungen zur Erlangung einer Pension für die belgischen Kleinbahnbediensteten. (I.T.F.) Eine Abordnung des belgischen Zentralverbandes der Strassen- und Kleinbahner ist beim Verkehrsminister vorstellig geworden und hat ihm den Entwurf zu einer Pensionsregelung für die Kleinbahnbediensteten unterbreitet. Der Minister hat den Entwurf wohlwollend entgegengenommen und beschlossen, ihn sofort einer genauen Durchsicht zu unterziehen.

Neue Kollektivverträge in mehreren schwedischen Autobusbetrieben. (I.T.F.) Der schwedische Transportarbeiterverband erwirkte die Verlängerung einer Reihe Kollektivverträge für die Stockholmer Vorortautobusbetriebe und einer Anzahl Betriebe in den Provinzstädten. Dabei wurden für das Personal verschiedene Vorteile erzielt, u. a. Lohnverbesserungen von 2 bis 5 Kronen wöchentlich. Der mit den 7 Autobusbetrieben des Stockholmer Vorstadtgebietes abgeschlossene Vertrag -- sie beschäftigen ca. 600 Personen -- sieht folgende Arbeitsbedingungen vor: Autobusführer: 78 Kr. wöchentlich, Führer auf Wagen mit Ein-Mann-Besetzung: 85 Kr., Schaffner, bis 18 Jahren: 25 Kr., im Alter von 18 Jahren: 30 Kr. und ab dem 19. Jahre: 35 Kr. wöchentlich; ein freier Tag nach 6 Arbeitstagen; jährlich Urlaub von 7 bis 10 Tagen; Krankengeld in Höhe von $\frac{3}{4}$ des Lohnes in den ersten 30 Krankheitstagen, von 50% des Lohnes in weiteren 30 Tagen; die Arztkosten gehen zu Lasten des Unternehmens; den Führern und Schaffnern wird kostenlose Winter- und Sommerdienstkleidung gestellt; die Wochenarbeitszeit beträgt 48 Stunden, etwaige Überarbeit ist mit Zuschlägen von 25 bis 50% zu vergüten.

Ein grosser Kampf der französischen Taxameterfahrer gewonnen. (I.T.F.) Das entschlossene Vorgehen der französischen Kraftfahrer und ihrer Organisation führte letzten Endes zu dem gewünschten Erfolg: Anerkennung der Kraftdroschkenführer, die nicht Eigentümer ihres Wagens sind, als Arbeitnehmer und deren Unterstellung unter die Sozialversicherungsgesetze. Der diesbezügliche (an dieser Stelle wiederholt besprochene) Gesetzentwurf ist nun vom französischen Parlament angenommen worden. Vor seiner Durchführung muss der Senat noch seine Zustimmung zu dem Gesetze geben.

Grosszügige Propaganda des belgischen Transportarbeiterverbandes für Verkürzung der Arbeitszeit im belgischen Kraftverkehrsgewerbe. (I.T.F.) Der Hauptvorstand der Sektion Kraftfahrer des belgischen Transportarbeiterverbandes hat in einer am 5. Februar gehaltenen Sitzung beschlossen, über das ganze Land eine Werbekampagne durchzuführen, um durch möglichst restlose Erfassung aller Berufskraftfahrer die Durchführung folgender Forderungen zu erwirken: Anwendung des Achtstundentagesgesetzes, Bestimmung der "tatsächlichen Arbeit", höchstzulässige Überstundenzahl 100 pro Jahr, bei Überstundenarbeit: tägliche Höchstarbeitszeit von 10 Stunden, einstündige Ruhepause nach 5 Stunden Fahrzeit, 2 Chauffeure auf einem Lastkraftwagen bei Überlandfahrten, Einführung eines Kontrollheftes, bzw. Führung eines Verzeichnisses durch den Unternehmer, strenge Kontrolle auf den Bahnen und in den Garagen, gegebenenfalls sofortiges Einschreiten des Arbeitsministers.

Seinen Ortsgruppen gab der Hauptvorstand insbesondere anheim, die Öffentlichkeit auf die Missstände im Kraftverkehrsgewerbe aufmerksam zu machen, die Kraftfahrer für die Bewegung zu mobilisieren, im ganzen Lande Werbeversammlungen abzuhalten und diesen Resolutionen zur Annahme vorzulegen, die dann an den Arbeitsminister gesandt werden sollen. Ferner sollen im ganzen Lande Plakate verbreitet werden, die sich an das Publikum und an die Chauffeure wenden. Beabsichtigt ist, eine Abordnung zum Arbeitsminister zu entsenden, die sich dort nochmals für die Forderungen der Kraftfahrer einsetzen soll, ferner Bekanntmachung des Missstände durch den Rundfunk, und schliesslich sollen alle Kraftfahrer aufgefordert werden, überall für die Forderungen der Gewerkschaft einzutreten und sie zu propagieren und sich bis zum letzten Mann der Organisation anzuschliessen.

Obligatorischer wöchentlicher Ruhetag für Taxameterfahrer in Mexico. (I.T.F.) Die Stadt Mexiko hat Bestimmungen über einen obligatorischen Ruhetag für alle Mietfahrzeuge im Bundesdistrikt erlassen.

Die Fahrzeuge werden in 5 Kategorien eingeteilt, die sich in der Farbe voneinander unterscheiden, u. z. wird der freie Tag so durchgeführt, dass die 5 Kategorien je an einem der ersten 5 Wochentage in den Genuss des Ruhetages kommen. Samstag und Sonntag, sowie an gewissen Feiertagen (15. und 16. September, 24., 25. und 31. Dezember und am Neujahrstag), wenn ein grosser Zustrom von Touristen zu verzeichnen ist, dürfen jedoch alle Wagen in Dienst genommen werden. Von Fall zu Fall kann eine besondere Regelung getroffen werden, wenn Fahrzeuge wegen Unfällen, Ausbesserungen oder aus andern Gründen am vorgeschriebenen Ruhetag nicht unterstellt werden können.

Verurteilung eines amerikanischen Omnibusbetriebes zur Wiedereinstellung entlassener Bediensteten. (I.T.F.) Die "Pennsylvania Greyhound Company" ist auf Grund des sog. Wagner-Arbeitsgesetzes wegen Entlassung von Angestellten, die sich gewerkschaftlich betätigen, vom zuständigen Arbeitsgericht, "National Labor Relations Board" (Pittsburgh), verurteilt worden. Es handelt sich hier um einen langwierigen Prozess, der nach vielen Verhören und Zeugeneinvernahmen im Dezember 1935 abgelaufen ist. Die "Pennsylvania Greyhound Company", ein Nebenbetrieb der Pennsylvania-Eisenbahn, hat 9 Bedienstete, Mitglieder der Ortsgruppe Pittsburgh der "Amalgamated Association of Street Electric Railway and Motor Coach Employees of America" entlassen, weil sie von ihrem durch obenerwähntes Gesetz eingeräumten Recht der freien beruflichen Vereinigung Gebrauch machten. Sie liess ferner Verbandsversammlungen beobachten und beeinflusste und unterstützte in massgebender Weise, finanziell sowie in anderer Beziehung, den gelben Werkverein des Unternehmens.

Das Arbeitsgericht hat in seinem Spruch, dem ersten dieser Art, den Arbeitgeber angewiesen, die ungebührlichen Praktiken seinen Arbeitgebern gegenüber einzustellen und angeordnet, dass alle in gesetzwidriger Weise Entlassenen unter Nachzahlung des Lohnausfalles wiedereingestellt werden.

Tarifvertrag für Lastkraftwagenführer im Dienste von Bäckereien, Biskuit- Pasteten- und Hefe-Fabrikanten in Amerika. (I.T.F.) Mitte Februar hat die "Bakery, Cracker, Pie and Yeast Wagon Drivers' Union", angeschlossen der "International Brotherhood of Teamsters, Chauffeurs, Stablemen and Helpers of America (Internationale Vereinigung der Fuhrleute, Chauffeurs, Stallbediensteten und Hilfspersonal) mit den Arbeitgebern einen Tarifvertrag abgeschlossen, der für die Betreffenden eine hübsche Verbesserung ihres Einkommens bedeutet.

Die Arbeitgeber haben sich vertraglich verpflichtet, wenn möglich organisierte Arbeiter zu beschäftigen, wobei vorausgesetzt ist, dass sich sämtliche in Frage kommenden Berufskraftfahrer und Hilfsbediensteten der Gewerkschaft anschliessen.

Der Mindestwochenlohn für Fahrer, die zugleich Verkäufer ihrer Ware sind, beträgt \$ 47 zuzüglich 4% Provision auf alle Verkäufe, die \$ 340 in der Woche überschreiten und 7% Provision bei Verkäufen von über \$ 500 pro Woche. Dies bedeutet eine Erhöhung des bisherigen Mindestwochenlohns von \$ 43 um \$ 4. Der alte Vertrag sah eine 5%ige Provision an allen Verkäufen über \$ 300 in der Woche und von ~~7% über~~ 7% über \$ 500 wöchentlich vor. /bei Verkäufen von/

Auf den ausschliesslichen "Cake-Routen" fahrende Chauffeurs, gleichzeitig Verkäufer, verdienen wöchentlich \$ 45 zuzüglich 4% Provision an allen Verkäufen über \$ 275 pro Woche und 7% Provision an den \$ 500 überschreitenden Verkäufen.

Wichtig ist folgende Bestimmung in dem Vertrage: Hat eine Gewerkschaft in Betrieben, wo Mitglieder dieses (des vertragsschliessenden) Verbandes Waren abliefern, den Streik erklärt oder solche Betriebe eine Aussperrung verhängt, so wird es Mitgliedern dieses Verbandes nicht als Tarifvertragsbruch angekreidet, wenn sie sich weigern, bei den in einen solchen Konflikt verwickelten Betrieben Waren abzuliefern.

Der Tarifvertrag trat am 1. Februar 1936 in Kraft und gilt auf die Dauer von 2 Jahren.

Beilagen:

Kraftfahrer, No. 3
Hafenarbeiter, No. 1
Aus den Organisationen No. 4
Eisenbahner, No. 3