



PRESSEBERICHT

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

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

No. 8

den 14.
April 1936

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 Torquay.

Schwedischer Eisenbahner-Verband, vom 7. bis 13. Juni in Stockholm.
Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals, vom 15. bis 17. Juni
in Stockholm.

EISENBAHNER.

Lohnerhöhung für die englischen Eisenbahner. (I.T.F.) Nach lang-
wierigen Verhandlungen wegen vollständiger Aufhebung des Restes der
1931 durchgeführten Lohnsenkung machten die Eisenbahngesellschaften
in der letzten Sitzung mit den Personalorganisationen vom 25. März
das Zugeständnis, 1 1/4% des noch in Kraft befindlichen Lohnabzuges
von 2 1/2% zu annullieren. Diese "Lohnerhöhung" soll am 1. Juli d. J.
u. z. auf die Dauer von 12 Monaten, vorgenommen werden. Die Organi-
sationen wären dann eingangs des Jahres 1937 befugt, neue Verhand-
lungen zwecks vollständiger Aufhebung der Senkung anzubahnen.

Der Lohnabbau vom Jahre 1931 machte eine Lohneinbusse von
jährlich £ 4.600.000 aus; die Teilrückerstattung vom Jahre 1934
betrug £ 1.000.000, die nunmehr zugestandene entspräche £ 1.200.000
jährlich. (Ursprünglich wollten die Gesellschaften höchstens bis
zu £ 600.000 gehen.)

Der Vorstand der Eisenbahnangestelltengewerkschaft (R.C.A.) hat
den Vorschlag angenommen, die beiden andern Eisenbahnerverbände
jedoch, die N.U.R. (allgemeiner Verband) und die Lokomotivführer-
gewerkschaft, werden im Mai d. J. Sonderkongresse abhalten. Die
Hauptvorstände empfehlen Annahme des Unternehmervorschlags.

Soweit das Werkstättenpersonal in Betracht kommt, das in 37
Verbänden (darunter auch die N.U.R.) organisiert ist, werden die
zuständigen Vorstandskörperschaften ebenfalls zu der Angelegenheit
Stellung nehmen.

Achtstundentag für den grössten Teil der finnischen Eisenbahner. (I.T.F.)
Die finnischen Eisenbahnen gehören zu den Unternehmen, bei denen die
Regierung vom Achtstundentaggesetz abweichen kann. Von diesem Recht
hat sie in einem solchen Masse Gebrauch gemacht, dass die meisten
Eisenbahner nicht mehr unter das Gesetz fallen. Auf Antrag der Sozial-
demokraten im Reichstag wurde jedoch beschlossen, den Etat der Eisen-
bahndirektion um 4 Millionen finnische Mark zu erhöhen, um eine Ver-
kürzung der Arbeitszeit zu ermöglichen. Obgleich man den Ausnahme-
bestimmungen bereits zugestimmt hatte, wurde die Angelegenheit noch-
mals behandelt mit dem Resultat, dass ca. 8 500 Eisenbahnbedienstete,
die bisher um den Achtstundentag gebracht wurden, ab 1. April wieder
in den Genuss des Achtstundentages kommen. Ausgenommen davon sind
noch stets etwa 2.500 Eisenbahner, die Massnahme ist aber trotzdem
als ein hübscher Erfolg des Personals zu betrachten.

Gesetzentwurf zur Sicherung der Beschäftigung der Eisenbahner in den USA. (I.T.F.) Im Juni des laufenden Jahres wird das Eisenbahn-Nötigesetz aus dem Jahre 1933 hinfällig, wonach kein Eisenbahner entlassen werden kann oder eine Lohneinbusse oder Verschlechterung der Arbeitsbedingungen infolge Verschmelzung oder Zusammenlegung von Eisenbahnbetrieben zu erleiden braucht. Deshalb hat die "Railway Labor Executives' Association", eine Art Rat der Vorstände sämtlicher Eisenbahnergewerkschaften eine neue Gesetzesvorlage ausgearbeitet und diese dem Senat unterbreitet. Nachstehend ein Auszug aus dieser Vorlage mit den wichtigsten Punkten:

- a) Sollte die Zahl der notwendigen Bediensteten durch die vorgeschlagenen Massnahmen eingeschränkt werden, so sind Massnahmen zu treffen, damit solchen, die überflüssig sind, eine vergleichbare Arbeit zu mindestens ebenso günstigen Bedingungen wie die, welche sie innegehabt haben, angeboten wird; kann ihnen keine vergleichbare Arbeit zugewiesen werden, so ist ihnen eine dauernde Entschädigung (von mindestens zwei Drittel des Lohnbetrages, den sie auf ihrem früheren Posten verdient hätten) zu gewähren solange, bis vergleichbare Arbeit für sie vorhanden ist, oder es kann dem Bediensteten freigestellt werden, 1.) eine einmalige angemessene Entschädigung in Höhe von mindestens einem Jahresverdienst oder 2.) eine angemessene Pension, soweit die Betreffenden bereits pensionsberechtiget geworden sind, zu akzeptieren.
- b) Wird ein Bediensteter versetzt, so ist er für die Schäden und Kosten, die ihm durch die Versetzung erwachsen, in angemessener Weise zu entschädigen; dazu gehören auch Schäden an Immobilien und die durch den Umzug seiner Familie und seines ganzen Hausrates entstehenden Kosten.
- c) Ferner wird der Bedienstete entschädigt für alle wirtschaftlichen Schäden, die ihm durch irgend eine Änderung des Ortes oder der Art seiner Arbeit erwachsen.

Spanische Eisenbahngesellschaften zur Aufhebung von Massregelungen gezwungen. (I.T.F.) Bei einer Besprechung mit dem Vorstand des spanischen Eisenbahnerverbandes am 1. April hat der Generaldirektor für Arbeit in Spanien mitgeteilt, in einem oder zwei Tagen werde in der "Gaceta" eine Anweisung für die Eisenbahngesellschaften veröffentlicht, die zu unrecht den wegen Beteiligung am Streik vom Oktober 1934 entlassenen Arbeiter und Angestellten vorenthaltenen Lohnbeträge wieder zurückzuerstatten, ferner sich strikt an die in den Tarifverträgen und sonstigen Beschlüssen niedergelegten Bedingungen zu halten und den Arbeitnehmern das Schriftstück zurückzugeben, dass sie bei Wiederaufnahme ihrer Arbeit zu unterschreiben gezwungen wurden.

Berichtigung.

In der in der vorigen Nummer des Presseberichtes veröffentlichten Notiz mit der Überschrift: "Herabsetzung des Pensionsalters in Holland" ist im letzten Satz statt der Worte "die 50 bis 60 Jahre alt sind" zu lesen: " die 55 bis 60 Jahre alt sind".

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Lohnforderungen der Strassenbahn- und Omnibusbediensteten Englands und Nord-Irlands. (I.T.F.) Die englische Transportarbeitergewerkschaft hat für die Arbeitnehmer in den Strassenbahn- und Omnibusbetrieben der englischen Provinzen und Nord-Irlands Forderungen auf Lohnerhöhung gestellt. Die für die Strassenbahner gestellten Forderungen beziehen sich sowohl auf Gemeinde-, als auch auf Privatbetriebe, die den Vertrag des Nationalen Paritätischen Rates für die Strassenbahnen mit unterzeichnet haben. Bei den in Frage kommenden Omnibusbetrieben handelt es sich ebenfalls teils um Kommunalbetriebe, teils um Gesellschaften, die Mitglieder des vorerwähnten Rates sind, d. s. solche Unternehmen, die sowohl Strassenbahn-, als auch Omnibuslinien betreiben, also nicht etwa auch um die gewöhnlichen Autobusunternehmen, von denen viele Einzeltarifverträge mit der Gewerkschaft abgeschlossen haben. Die Forderungen werden zurzeit von der Vereinigung kommunaler Strassenbahn- und Verkehrsbetriebe und der Konferenz der Vereinigung der Strassenbahn-, Kleinbahn- und Verkehrsunternehmen (welche die Interessen der Privatbetriebe vertritt) geprüft.

Lohnverzicht der Züricher Strassenbahner zur Vermeidung von Entlassungen. (I.T.F.) Die kommunale Städtische Strassenbahn Zürich hat seit 1932 besonders schwer unter der Verkehrsschrumpfung zu leiden. Die durchgeführten Betriebseinschränkungen haben zu einem Personalüberschuss geführt. Auf 1. Mai werden, teilweise durch neuerliche Einschränkungen, 85 Strassenbahner überflüssig, denen Entlassung droht. Die überwiegend im Verband des Personals in Öffentlichen Diensten organisierten Strassenbahner stimmten zur Vermeidung von Entlassungen ohne eine Gegenstimme folgenden Solidaritätsoffer zu:

1. Die Löhne und Gehälter sämtlicher Personalkategorien, die bei der Städtischen Strassenbahn beschäftigt sind, werden für die Zeit vom 1. April bis zum 31. Dezember 1936 um 3 Prozent gekürzt.

2. Die Arbeitszeit des gesamten Personals wird für die gleiche Zeitdauer auf wöchentlich 45 Stunden festgesetzt, um die Weiterbeschäftigung von etwa 85 Mann sicherzustellen.

Auch die bürgerlichen Personalverbände, Beamtenverein und neutrale Strassenbahner, haben gleiche Beschlüsse gefasst.

Der Stadtrat hat nun über die Vorschläge des Personals zu entscheiden.

Streik im Zuständigkeitsbereich Nord-West des englischen National Joint Conciliation Board verhütet. (I.T.F.) Am 2. April fanden in dem in der letzten Nummer besprochenen Arbeitsstreit erneut Verhandlungen statt, wobei man sich auf Annahme des Spruches des Nationalen Paritätischen Schlichtungsamtes für den Güterkraftverkehr einigte. Durch diesen Beschluss konnte der englische Transportarbeiterverband seine Pläne zu einer Streikerklärung aufgeben.

Da die Vereinbarung mit den Sektionen Lancashire und Cheshire der Strassenverkehrs-Vereinigungen abgeschlossen wurde, ist diese noch von den übrigen in Betracht kommenden Arbeitgeberverbänden gutzuheissen.

In einem Interview mit einem Vertreter der englischen Arbeiterzeitung "Daily Herald" äusserte sich Kollege Bevin, Sekretär des englischen Transportarbeiterverbandes dahin, er hoffe nunmehr, dass damit den Streitigkeiten ein Ende gemacht sei und jedermann die Beschlüsse des National Board anerkenne. Ein Ding jedoch tue not, das sei 100%ige Mitgliedschaft aller Strassenverkehrsarbeiter bei der Gewerkschaft. Jetzt bestünde eine ausgezeichnete Gelegenheit, in diesem einst chaotischen Industriezweig eine grosse Gemeinschaft aller Strassenverkehrsarbeiter zu schaffen.

Vertragliche Regelung der Arbeitsbedingungen im Güterkraftverkehr Nord-Irlands. (I.T.F.) Zu der kürzlich mit dem Nord-Irischen Verkehrsamt (Northern Ireland Road Transport Board) für den Güterverkehr getroffenen Vereinbarung kamen 3 weitere, die mit den Kohlenhändlern und Brotzustellungsdiensten abgeschlossen wurden. Damit sind die Arbeitsbedingungen im gesamten nordirischen Güterkraftverkehr vertraglich geregelt worden.

Der Vertrag mit der Belfast und Nord-Irland Verfrachter-Vereinigung sieht für Fuhrleute einen Wochenlohn von 57 s, für Lenker von Kraftwagen mit einem Ladevermögen bis zu 2 t einen solchen von 58 s und für Lenker von Wagen mit einem Ladevermögen von über 2 t 65 s vor. Diese Löhne gelten bei einer Arbeitswoche von 48 Stunden: 5 Tage bei 8 1/2 und ein Tag bei 5 1/2 Stunden. Hilfsfuhrleute sollen pro Tag 10 s 6 d an den ersten 5 Tagen der Woche und 7 s 9 d für Arbeit an Samstagen erhalten.

Für Überarbeit wird ein Zuschlag von 12 1/2% für die erste Stunde (bei Zugrundelegung der Tagesarbeitszeit), von 25% für die nächsten 2 und von 50% für die darüber hinausgehende Zeit ausbezahlt.

Ähnliche Bedingungen traten bei den mit den übrigen Arbeitgebern beschäftigten Arbeitnehmern in Kraft. Sämtliche Verträge sehen bezahlte Ferien vor. Die Vereinbarung für den Brotzustellungsdienst von Belfast sieht nach einer kurzen Probezeit einen Wochenmindestlohn von 60 s vor sowie Provision auf alle Verkäufe.

Massenvergiftung unter Hafendarbeitern in Jugoslawien. (I.T.F.) Im Hafen von Sibenik (Jugoslawien) musste vor kurzem ein Dampfschiff gelöscht werden, das mit einem Teerpräparat zur Brikettsherstellung beladen war. Obgleich allgemein bekannt ist, wie gesundheitsschädlich die Handhabung von Teerpräparaten ist, haben ca. 150 Hafendarbeiter, ohne dass von verantwortlicher Seite irgend welche Vorsorgmassnahmen

getroffen worden waren, mit dem Entladen der Fracht begonnen. Die Folgen blieben nicht aus. Die meisten Arbeiter mussten alsbald ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen: Haut und Augen waren entzündet. Sogar solche Leute, welche die Arbeiter zu den Ärzten brachten, zeigten darnach die selben Krankheiterscheinungen.

Dieser Fall zeigt wieder einmal deutlich, wie notwendig eine gute Gesetzgebung zum Schutze der Hafendarbeiter ist.

Ein interessanter Schritt des Personals der Madrider Vorstadtbahnen. (I.T.F.) Die Notiz im vorigen Pressebericht unter obiger Überschrift bedarf einer Berichtigung. Die fragliche Konzession wurde vom Gemeinderat nicht dem Betriebsrat, sondern dem Madrider Gemischten Verkehrsbetrieb erteilt.

SEELEUTE.

Die neuen Löhne in Belgien. (I.T.F.) Wie wir bereits mitgeteilt haben, sind die Seeleuteheuern ab 1. März 1936 um 15% erhöht worden. Inzwischen werden die Verhandlungen fortgesetzt, um bis 1. Juni eine endgültige Regelung zustandezubringen.

Die Heuern betragen nun:

	<u>Grossschiffahrt</u>	<u>Küstenschiffahrt</u>
Zimmermann	1206	1206
Bootsmann	1170	1170
Hilfskesselwärter	1143	1101
Schmierer	1110	999
Heizer	1038	855
Kohlenzieher	936	894
Vollmatrose	963	435
Leichtmatrose	474	354
Decksjunge	354	
	<u>Bis 21 Mann</u>	<u>Über 21 Mann</u>
1. Steward	1224	1263
1. Koch	1095	1167
Messraumsteward	753	786
Hilfskoch		696
Hilfssteward		696
Kochsmaat		354
2. Koch und Bäcker		867

Küstenschiffahrt: Europa zwischen Finistère und Kopenhagen und Kiel.

	<u>Bis 15 Mann</u>	<u>Über 15 Mann</u>	<u>Über 21 Mann</u>
Koch und Steward	1158	1224	1263
Koch	1059	1095	1122

Heuererhöhungen in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Zwischen dem amerikanischen Seeleuteverband und 14 Schiffahrtsgesellschaften ist für die atlantischen Häfen ein neuer Kollektivvertrag abgeschlossen worden, der am 31. Dezember 1937 abläuft.

Die Heuern für Vollmatrosen und Heizer werden von \$ 57,50 auf \$ 62,50 erhöht, für Stewards von \$ 40 auf \$ 45. Dadurch sind die Heuern auf die Höhe der Heuern des Stillen Ozeans gebracht worden.

Errichtung eines Schulungskursus für skandinavische Seeleute in London. (I.T.F.) In London hat im "Transport House" eine Zusammenkunft stattgefunden, an der u.a. die Kollegen Touzel vom englischen Seeleuteverband sowie Ben Smith und Jos. J. Taylor vom englischen Transportarbeiterverband teilgenommen haben, in welcher beschlossen wurde, einen Schulungskursus für in London weilende Seeleute zu errichten. Es wurde ein Ausschuss eingesetzt, dessen Vorsitz B. Smith übernommen hat; J. Taylor wird als dessen amtlicher Sekretär fungieren. Es sind bereits Kurse über die sozialen Klassen des politischen Systems Grossbritanniens, die Arbeit des Parlements und die Arbeit der Gemeinden vorgesehen.

