



PRESSEBERICHT

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

No. 9

den 27.
April 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 Torquay.
Schwedischer Eisenbahner-Verband, vom 7. bis 13. Juni in Stockholm.
Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals, vom 15. bis 17. Juni
in Stockholm.
Englischer Eisenbahner-Verband, 6. Juli und folgende Tage, in Hull.

EISENBAHNER.

Der Lokführer starb auf seinem Posten. (I.T.F.) In der Nacht vom Samstag, den 28. auf Sonntag, den 29. März d. J. starb der Lokführer auf dem zwischen Washington und Chicago verkehrenden Personenzug der Baltimore-Ohio-Linie in voller Fahrt. Der Heizer bemerkte, was vorgefallen war, und brachte den Zug zum Stillstand. Die Reisenden, die schliefen, merkten nichts von dem Zwischenfall. Hier konnte nur dank der Anwesenheit eines zweiten Mannes auf der Maschine eine schwere Katastrophe verhütet werden.

Ein alter Lokführer, der Mitglied des Kongresses ist, brachte diesen Fall dort zur Sprache und wies darauf hin, wie sehr es im Interesse der Sicherheit notwendig ist, den Lokomotiven stets 2 Mann beizugeben.

Die Folgen der langen Arbeitszeit der amerikanischen Lokführer. (I.T.F.) Voriges Jahr ereigneten sich in den Vereinigten Staaten zwei Eisenbahnunfälle, bei denen jedes mal der Lokführer infolge langer Arbeitszeit auf der Lokomotive eingeschlafen war. Der erste Unfall ereignete sich am 10. September 1935, in der Nähe von Warren (Virginia) bei der Chesapeake and Ohio Railway, als der Zug, der an einer Haltestelle hätte anhalten sollen, durchfuhr und mit einem andern Zug zusammenstieß. Der Lokführer war in Schlaf gefallen. Er hatte 11 Stunden und 20 Minuten ununterbrochen Dienst hinter sich in dem Moment, als der Unfall passierte; der Heizer war gerade im Begriffe, Kohlen im Tender zu holen.

Genau eine Woche darnach ereignete sich das zweite Unglück, bei der New Haven Line bei Westport (Connecticut), wo ein Güterzug wegen eines Bremsendefektes auf der Strecke stehen blieb und von einem andern Güterzug angefahren wurde. Der Lokführer des letzteren Zuges hatte bereits 14 Dienststunden verrichtet und man musste annehmen, dass er vom Schlaf überwältigt worden war. Dieser Zusammenstoß kostete ihm das Leben.

Die neuen Löhne des Lokomotivpersonals in Westaustralien. (I.T.F.) Es gelten folgende Grundlöhne:

	pro Woche
im Hauptstadtbezirk	£ 3.10.6
in der südwestlichen Provinz	£3.11.2
im übrigen Teil des Landes	£4.5.7

- 1.) Putzerlöhne
 17 bis 18 Jahre 60% des Grundlohnes
 18 " 19 " 70% " "
 19 " 20 " 75% " "
 20 " 21 " 87,5% " "
 21 und noch mehr Jahre bis 6 s. pro Woche über dem Grundlohn.
- 2.) Heizerlöhne
 a) 3. Klasse (1. Dienstjahr) bis 10 s pro Woche über dem Grundlohn
 2. Klasse (von 1 bis 2 1/2 Dienstjahren) bis 15 s wöchentlich über dem Grundlohn
 1. Klasse (bei mehr als 2 1/2 Dienstjahren) bis 21 s wöchentlich über dem Grundlohn
 b) Heizer (mit 10 Dienstjahren nach ihrer Aufrückung zum Heizer mit Lokomotivführerzertifikat) 24 s wöchentlich über dem Grundlohn.
- 3.) Lokführer.
 a.) 4. Klasse (1. Dienstjahr) bis 27 s pro Woche über dem Grundlohn
 3. Klasse (2. und 3. Dienstjahr) bis 30 s pro Woche über dem Grundlohn
 2. Klasse (4. und 5. Dienstjahr) bis 38 s pro Woche über dem Grundlohn
 1. Klasse (6 und noch mehr Dienstjahre) 46 s. pro Woche über dem Grundlohn
 b.) Oberlokführer: 12 s pro Woche mehr.

Die obigen Sätze bedeuten eine geringe Verbesserung für die Putzer, während die Heizer mit 10 Dienstjahren eine Lohnerhöhung von 3 s pro normale Arbeitswoche erhalten. Das gleiche gilt für die Lokführer 4. Klasse. Schliesslich erzielte das Personal einige Verbesserungen der Freifahrtbestimmungen.

Haiderabad.

Ein Sieg der Eisenbahner von ... (I.T.F.) Die Verwaltung der Nizam's State Railway hat im Dezember v. J. der Personalgewerkschaft mitgeteilt, sie beabsichtige, 500 Werkstättenarbeiter in Secunderabad zu entlassen. Die entrüsteten Arbeiter erklärten am 5. Februar einen spontanen Streik; einen Vorwand dazu gab ihnen der Umstand, dass einer von ihnen ein Urlaub verweigert wurde. Als Antwort auf diese Arbeitseinstellung sperrte die Verwaltung die Arbeiter aus und teilte mit, die 1.500 streikenden Arbeiter würden als entlassen betrachtet, etwa 600 würden nicht mehr in Dienst genommen, bei der Auswahl der wieder einzustellenden Arbeiter seien vorherige Prüfungen über die beruflichen Fähigkeiten der Betreffenden ausschlaggebend, es würden neue Lohnsätze eingeführt ohne Rücksicht darauf, wie die bisherigen waren, alle im Dienste erworbenen Titel seien aufgehoben und die Streikteilnehmer hätten, um wiederingestellt zu werden, eine Erklärung zu unterzeichnen, in der sie sich wegen ihrer Führung entschuldigen und sich grundsätzlich mit den Beschlüssen der Verwaltung einverstanden erklären. Die Personalgewerkschaft hat, indem sie die spontane Streikerklärung der Arbeiter ohne vorherige Rücksprache mit ihr bedauerte, energisch versucht, die Interessen des Personals zu verteidigen. Die von der Verwaltung verhängte Aussperrung dauerte bis 24. Februar, als zwischen der Verwaltung und der Personalgewerkschaft eine Vereinbarung zustande kam. Laut dieser Vereinbarung hat die Verwaltung darin eingewilligt: 1.) alle Ansprüche des Personals, die in den verflossenen Dienstjahren entstanden sind, einschliesslich Dienstalterszulage, anzuerkennen; 2.) nicht mehr auf Entschuldigungen der Arbeiter vor ihrer Wiedereinstellung zu bestehen; 3.) keine Verschlechterungen an den früher gezahlten Lohnsätzen vorzunehmen; 4.) die Zahl der überflüssigen Arbeiter von 600 auf 450 einzuschränken; 5.) von einer Bestrafung der Arbeiter, welche sich pensionieren lassen wollen, Abstand zu nehmen und ihnen eine ausser der von der Kasse gezahlten Pension eine Sonderentschädigung in Höhe von 4 Monatslöhnen zu gewähren; 6.) bei Besetzung künftig frei werdender Stellen den dienstentlassenen Arbeitern den Vorzug zu geben.

Diese Zugeständnisse führten dazu, dass beim Personalabbau noch keine 100 Arbeiter entlassen wurden. Ferner ist die Abgangsentschädigung, die sie erhalten, höher als die im allgemeinen in Indien bezahlte.

Konferenz der indischen Regierung mit den Eisenbahnern. (I.T.F.)
Die indische Regierung hat die all-indische Eisenbahner-Föderation zu einer am 8. April wegen des bei den verschiedenen indischen Eisenbahnen geplanten Abbaues und sonstigen Sparmassnahmen abzuhaltenden Konferenz eingeladen.

Neue Löhne für das Büropersonal bei den schwedischen Privatbahnen. (I.T.F.) In Schweden wurden langwierige Verhandlungen wegen Neuabschluss eines Tarifvertrages für das Büropersonal bei den schwedischen Privatbahnen geführt. Es wurde eine Neuordnung der Bahnklassen vorgenommen; es soll auch eine neue Kanzlistenfunktion (Kontorist) geschaffen werden. Für die Oberkanzlisten und Kanzlisten wurde eine neue Gehaltsordnung geschaffen, für die andern Gruppen des Büropersonals bleiben die früheren Sätze in Kraft. Die Kanzlisten sind in 5 Klassen mit je einem Anfangsgehalt und 4 Aufbesserungen eingeteilt. In der 5. Klasse beträgt der Mindestsatz: 1.550 Kronen jährlich, der Höchstsatz 2.200 Kronen. In der Klasse I (der höchsten) betragen die Gehälter 1.800 bis 2.620 Kronen jährlich. Die entsprechenden Sätze betragen für die Oberkanzlisten 1.700 bis 2.450 Kronen, bzw. 2.000 bis 2.950 Kronen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Eine Lohnbewegung der englischen Strassenbahner. (I.T.F.) Bekanntlich haben die Strassenbahnergewerkschaften der englischen Provinzen und Nordirlands Lohnforderungen gestellt. Der Nationale Paritätische Rat für das Strassenbahngewerbe hat sich nun in seiner Sitzung vom 22. April mit diesen Forderungen beschäftigt und beschlossen, dass die Forderungen, die auch einige Omnibusbetriebe betreffen, von einem Unterausschuss geprüft werden sollen. (S. auch No. 8 vom 30. März d. J.)

24stündiger Proteststreik der Pariser Taxameterfahrer. (I.T.F.) Am Dienstag, den 21. April fand in Paris eine imposante Protestversammlung der Kraftdroschkenführer unter Leitung der Einheitsgewerkschaft der Kraftfahrer statt. 6.000 Mann nahmen an der Versammlung teil. Die Verbandsvertreter wiesen in ihren mit tosendem Beifall begleiteten Reden auf den Tarifkampf der Unternehmer hin, durch den die schon lange herrschende Unzufriedenheit unter den Taxameterfahrern aufs äusserste gesteigert wurde. Sie wandten sich vor allem gegen die Zustimmung der Behörden zu einer Tarifherabsetzung, die notwendigerweise zu einer weiteren Schmälerung der dürftigen Einkommen der Arbeiter führen. Der Forderung der Gewerkschaft auf eine Regelung der Rechtsverhältnisse der Arbeitnehmer im Taxigewerbe gegenüber legen Unternehmer und Behörden nur Gleichgültigkeit an den Tag.

Die Versammlung hat in einer einmütig angenommenen Entschliessung beschlossen, dass jegliche Tarifänderung ohne entsprechende Zugeständnisse für die Chauffeure: Festlohn, Zahlung des Betriebsstoffes durch die Arbeitgeber, Ermässigung der auf den kleinen Wagenbesitzern ruhenden Lasten, eine empfindliche Lohneinbusse für die Arbeiter bedeutet und für diese daher unerträglich ist. Sie erklärten, dass die ohnehin durch die Krise schwer betroffenen Chauffeure am Ende ihrer Geduld angelangt sind und nicht mehr unter Bedingungen arbeiten können, welche die Auswirkung der Schikanen und Arbeitgeberpolitik der Polizeipräfektur noch verschlimmern. Sie brachten ihre Entschlossenheit zum Ausdruck, ihre Aktion notwendigerweise bis zu einem Generalstreik auszukämpfen und beschlossen, als Warnung in einen 24stündigen Generalstreik zu treten, mit dem am Mittwoch 6 Uhr begonnen werde.

Es wurde eine Delegation ernannt, die sich unverzüglich zum Arbeitsminister begeben sollte. Ferner wurde beschlossen, auf der Esplanade des Invalides eine Demonstration abzuhalten, wo dann die Demonstranten auf die Rückkehr der zum Arbeitsminister entsandten Abordnung warten.

Unter dem Gesang der Internationale ging die Versammlung auseinander. Etwa 2 000 demonstrierende Chauffeure begleiteten die Deputation zum Arbeitsministerium, während sich die übrigen an ihren Arbeitsplatz begaben, um die Weisungen der Gewerkschaft, d. h. den 24stündigen Generalstreik durchzuführen, der allgemein und vorbildlich war.

Nachdem die Abordnung ihre Mission erfüllt hatte, wurde mitgeteilt, dass am Freitag, den 24. April eine Konferenz zur Regelung der Rechtsverhältnisse im Kraftdroschkengewerbe abgehalten werden solle.

Aussperrung der Taxichauffeure in Bern -- Schweiz. (I.T.F.) Die Berner Taxichauffeure kämpfen schon lange für die Abschaffung des verwerflichen Provisionssystems mit 7 Franken garantiertem Taglohn. Die Unternehmer haben kurzerhand den aussergerichtlichen und den einigungsamtlichen Vermittlungsvorschlag auf einstweilige Verlängerung des bestehenden Vertrages um zwei Monate abgelehnt. An diesem Standpunkt vermochte auch das eindringliche Zureden des amtlichen Schlichters nichts zu ändern. Die "Vereinigten Taxihalter" wollen überhaupt nichts mehr von einem Vertrage mit der Chauffeurgewerkschaft wissen; sie halten die heutige Zeit zum Abschluss von Verträgen nicht mehr geeignet. Es ist ihnen in einigen Fällen gelungen, Einzelarbeitsverträge abzuschliessen, ein weiterer Beweis dafür, dass sie darauf aus sind, die Gewerkschaft zu beseitigen. Wie stark sich die Unternehmer fühlen, zeigt der Umstand, dass, nachdem alle Vermittlungsversuche gescheitert waren, auf 1. April alle Taxichauffeure ausgesperrt wurden, die das verrufene Provisionssystem nicht bedingungslos schluckten.

Die Bevölkerung Berns steht seit Ausbruch des Konfliktes auf Seiten der Arbeiter. Die Gewerkschaft hat sofort eine Flugblattaktion eingeleitet, um jedermann über die Haltung der Unternehmer aufzuklären. Auch das Arbeiterblatt "Berner Tagwacht" unterstützt die Ausgesperrten tatkräftig durch geeignete Veröffentlichungen. Bei den Unternehmern handelt es sich hauptsächlich um Kleinmeister, die kaum dem Arbeiterstand entwachsen sind und teils der Gewerkschaft noch Beiträge schulden!

Da die Taxibenutzer nicht aufgefordert werden dürfen, die Wagen zu meiden, ohne dass Ersatz gestellt wird, ist von besonderer Bedeutung in diesem Konflikt, dass zwei Firmen den alten Arbeitsvertrag provisorisch verlängert haben, die Benutzung ihrer Wagen also von der Gewerkschaft empfohlen werden kann. Wie die schweizerischen Kollegen in ihrem Verbandsorgan "Solidarität" berichten, ist der Zuspruch zu diesen Kraftdroschken ausserordentlich stark, ein Beweis für die gute Wirkung der Flugblattaktion.

Die Vereinigten Taxihalter bezeichnen in einem von ihnen herausgegebenen Flugblatt den Konflikt als einen vom Zaun gerissenen Streik der roten Gewerkschaftsführer, sie sprechen von "rotem Terror", "Gewerkschaftsmillionen" u. dgl., um die Bevölkerung von den wirklichen Ursachen des gerechten und disziplinierten Kampfes abzulenken.

Über den Ausgang des Konfliktes ist noch nichts bekannt. Wir hoffen, dass die Berner Taxichauffeure tapfer aushalten, um diesen Kampf erfolgreich zu bestehen.

SEELEUTE.

Die estnischen Seeleute verlangen wiederum Heueraufbesserung. (I.T.F.) Die Heuern der estnischen Seeleute gehören zu den schlechtesten in Europa. Es müssen deshalb in kurzen Zeitabständen Lohnerhöhungen durchgeführt werden und der estnische Seeleuteverband ist bereits in diesem Sinne tätig.

Am 1. November 1935 wurden die Heuern um 10% erhöht; der damals geschlossene Vertrag läuft am 1. Mai d. J. ab.

Nun sind wieder Verhandlungen im Gange; solange wie verhandelt wird, kann aber auf Grund der bestehenden Gesetze nicht zu einer Arbeitsniederlegung geschritten werden.

Die Seeleute der andern Länder verfolgen die Aktion ihrer estnischen Berufskollegen mit grossem Interesse und sind bereit, ihnen jede mögliche Unterstützung zu gewähren, damit sie ihre berechtigten Forderungen durchsetzen können.

Abbruch der Verhandlungen für die Steuerleute in der norwegischen Küstenschiffahrt. (I.T.F.) Bei den am 17. und 18. April gepflogenen Verhandlungen zwischen dem der I.T.F. angeschlossenen Verband der Steuerleute und den Reedern für die Küstenschiffahrt konnte keine Einigung erzielt werden. Der Schlichter verhielt sich gegenüber den vom Steuerleuteverband gestellten Forderungen wohlwollend, aber die Reeder wollten keine nennenswerten Zugeständnisse machen.

Der Steuerleuteverband wird sich nun mit der Frage befassen, ob seine Mitglieder ihre Stellen kündigen sollen.

Der erste Erfolg der Einheit unter den spanischen Schiffsfleuten.
(I.T.F.) Unmittelbar nach der Gründung der Arbeitsgemeinschaft (Allianz) der spanischen seemannischen Organisationen am 9. April haben sich ihre Vertreter mit den Reedervereinigungen in Verbindung gesetzt. Laut der zustande gekommenen Vereinbarung sollen demnächst Verhandlungen zur Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen stattfinden. In der Vereinbarung ist folgendes bestimmt: "Die heute (am 9. April) stattgefundene Konferenz von Vertretern der Reeder und der Arbeitnehmer in der spanischen Seeschifffahrt hat folgendes beschlossen: 1.) Die Reeder stellen alle Schiffsfleute, die infolge der jüngsten Ereignisse entlassen wurden oder ihren Arbeitsplatz verlassen haben, unverzüglich wieder in ihre früheren Arbeitsplätze ein. 2.) Die vertretenen Organisationen erteilen gleichzeitig die entsprechenden Weisungen zur Ausfahrt der Schiffe in See und Schaffung ordentlicher Verhältnisse in der Schifffahrt und in den Häfen, soweit diese die Schifffahrt beeinflussen. 3.) Die Vertreter beider Parteien kommen am Mittwoch, den 15. April 11 Uhr vormittags zur Besprechung und Beilegung der noch schwebenden Differenzen und Festlegung der Mindest-Verbesserungen der Löhne und Arbeitsbedingungen, die künftig gelten sollen, zusammen. 4.) Solange diese Verhandlungen im Gange sind, dürfen die Arbeitnehmer in keinerlei Bewegung treten und die Reeder auch keine Schiffe auflegen. Die beiden Parteien verpflichten sich, während der genannten Periode den status quo beizubehalten. 5.) Es wird eine Verhandlungskommission ernannt, die versuchen wird, sich evtl. ergebende Schwierigkeiten zu beseitigen."

Zweiter Bericht des Fischereiausschusses in Grossbritannien. (I.T.F.)

Der Ende 1933 eingesetzte amtliche Fischereiausschuss hat nunmehr seinen zweiten Bericht veröffentlicht. Der erste Bericht erschien im August 1934 und beschäftigte sich lediglich mit der Heringfischerei. Dieser zweite Bericht behandelt die ganze Hochseefischerei sowie die Küstenfischerei. Er enthält eine ausführliche Übersicht über den Umfang des Fischereigewerbes, über die Fänge, die erzielten Preise usw. Den Forderungen des englischen Transportarbeiterverbandes wird in den Erörterungen und Schlussfolgerungen weitgehend Rechnung getragen. Es soll genau festgesetzt werden, wie der Anteil am Erlös berechnet werden soll, bzw. welche Kosten vom Brutto-Erlös abgezogen werden dürfen. Festgestellt wurde, dass Kohlen und Eis zu hoch berechnet werden. Beantragt wird deshalb die Einführung eines einheitlichen Abrechnungszettels in jedem Hafen, der vom Handelsministerium genehmigt werden muss. Die Abzüge vom Brutto-Erlös sind gemeinsam zu vereinbaren und die Verrechnungen müssen regelmässig vom Handelsministerium überprüft werden, ungeachtet ob geklagt wird oder nicht.

Der Ausschuss spricht sich für die Aufnahme der Fischerleute in der Arbeitslosenversicherung aus.

Im allgemeinen ist der Transportarbeiterverband mit dem Bericht und seinen Schlussfolgerungen einverstanden, aber energisch wehrt er sich dagegen, dass im Koordinationsausschuss für das gesamte Gewerbe keine Vertreter der Fischerleute aufgenommen werden sollen. Der Antrag geht dahin, diesen Ausschuss folgendermassen zusammenzusetzen: 6 Trawlereigentümer, 4 Grosshändler und 4 Kleinhändler. Die Fischereiarbeiter hat man einfach vergessen! (Wir kommen in der nächsten Nummer ausführlich auf den Bericht zurück. Red.)

Die neuen Heuern des Bedienungspersonals in Norwegen. (I.T.F.)

Hiermit veröffentlichen wir einen Auszug aus dem neuen Tarifvertrag für das norwegische Bedienungspersonal.

A. Norwegen-Amerikalinie.	Neue Monatsheuer	Alte Monatsheuer
Steward 1., 2. und 3. Klasse	288 Kronen	282 Kronen
Oberkoch	440	431
Koch 1. Klasse	320	313
" 2. " und 3. Klasse	288	282
Kochsmaat	184	180
Kochslehrlinge	72	39 - 62
1. Pantryman, 1. Klasse	280	275
2. " 2. "	175	172
1. " 2. und 3. Klasse	255	251
2. " 2. und 3. "	160	157
1. Backer, 1. Konditor, Schlächter	288	282

<u>B. Passagierschiffe auf England, Frankreich, Belgien, Holland, Deutschland und Island.</u>	<u>Neue Monatsheuer</u>	<u>Alte Monatsheuer</u>
	<u>Kronen</u>	<u>Kronen</u>
Obersteward auf den Schiffen "Jupiter" und "Leda"	355	349
1. Koch auf diesen Schiffen	316	310
Obersteward auf anderen Schiffen	336	330
1. Köche auf anderen Schiffen	265	259
2. Koch	175	170
Kochsmaat	50	39 -62
<u>C. Tramp- und Linienfahrt (Frachtschiffe)</u>		
Steward bis 20 Mann Besatzung ohne Küchenpersonal	242	236
über 20 bis 30 Mann	256	251
über 30 Mann	280	275
Köche bis 20 Mann	168	162
Köche über 20 Mann	184	180

BEILAGEN:

Luftfahrt No. 4
 Aus den Organisationen No. 6.
 Seeschiffahrt No. 1.
 Strassenbahner No. 3
 Koordiantionsbeilage No. 6