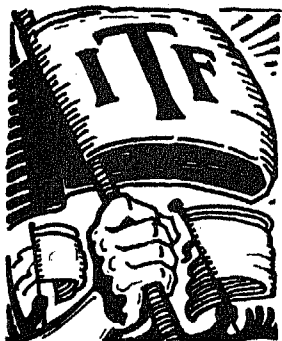


PRESSEBERICHT



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

No. 10
den 11. Mai
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.

Föderation des tschechoslowakischen Lokomotivpersonals, 20. Mai in Prag.

Englischer Eisenbahnbeamtenverband, 24. bis 28. Mai in Torquay.
Schweizerischer Transportarbeiterverband, 21. bis 23. Mai in Luzern.
Norwegischer Eisenbahnverband, 3. Juni und folgende Tage in Oslo.
Schwedischer Eisenbahnverband, 7. bis 13. Juni in Stockholm.
Schwedischer Lokomotivführerverband, 15. bis 17. Juni in Stockholm.
Englischer Eisenbahnverband, 6. Juli und folgende Tage in Hull.
Belgischer Strassen- und Lokalbahnverband, 3. August in Antwerpen.

EISENBAHNER

Das norwegische Eisenbahnpersonal erzielte verschiedene Verbesserungen. (I.T.F.) Bei der Behandlung des Eisenbahnbudgets im norwegischen Parlament sind für das Eisenbahnpersonal verschiedene Verbesserungen erzielt worden. Unter anderem wird das Personal künftig in den bezirklichen Ernennungsräten vertreten werden, während die alte Regelung der Freifahrten wieder eingeführt werden wird. Die Forderung nach 3 Wochen Ferien für das Hilfspersonal wurde der Verwaltungskommission zugewiesen.

Die Löhne des belgischen Eisenbahnpersonals. (I.T.F.) Bezüglich der im Zusammenhang mit dem steigenden Preisniveau notwendigen Lohnerhöhungen hat der belgische Eisenbahnverband, gemeinsam mit den übrigen Verbänden des Staatspersonals, folgendes gefordert: 1) In der Annahme, dass die Indexziffer im 2. Vierteljahr die Bezahlung der Löhne im 3. Vierteljahr zu einem Betrag von 95% mit sich bringt, eine Entschädigung in der Weise zu gewährend, dass die Bezahlung im 3. Vierteljahr zu einem Betrag von 100% erfolgt; 2) in andern Fall, und zwar wenn die Indexziffer im 2. Vierteljahr die Bezahlung im 3. Vierteljahr weiterhin auf der Grundlage von 100% erfordert, eine Entschädigung in Form von 6 monatlichen Erhöhungen von 2 1/2% ab 1. Juli zu gewähren.

Der Minister hat versprochen, die Forderungen der Organisationen mit Wohlwollen zu untersuchen; definitive Antwort hat er den Organisationen jedoch noch nicht gegeben.

Kollektivverträge bei den privaten Eisenbahnen in Schweden. (I.T.F.) Die Verhandlungen über den Abschluss von Kollektivverträgen bei den privaten Eisenbahnen in Schweden, haben im vorigen Monat noch zu keinem Ergebnis geführt, obwohl innerhalb dieser Frist auf den Vermittlungsvorschlag Antwort gegeben werden sollte. Die Organisationen des Personals haben nämlich beschlossen, mit Rücksicht auf Verhandlungen in bezug auf andere Personalkategorien, ihre definitive Stellungnahme erst zum späteren Zeitpunkt bekanntzugeben.

Besondere Aktion des weiblichen Eisenbahnpersonals in Frankreich. (I.T.F.) Da das weibliche Eisenbahnpersonal durch die Notverordnungen besonders schwer betroffen ist, sind bei verschiedenen französischen Eisenbahnen besondere Aktionen zur Besserung ihrer Lage eingeleitet worden. Zur Erleichterung dieser Tätigkeit ist ein nationales Komitee, bestehend aus je 3 Vertreterinnen von jeder Eisenbahn errichtet worden, das in ständiger Verbindung mit dem Hauptvorstand der Eisenbahnföderation steht. Ein Aktionsprogramm ist in Vorbereitung.

Forderungen des tschechoslowakischen Schlafwagenpersonals. (I.T.F.) Anfang April haben bei der tschechoslowakischen Division der Internationalen Schlafwagengesellschaft Betriebsratswahlen stattgefunden, bei denen die der I.T.F. angeschlossene Unie der tschechischen Eisenbahner 4 Mandate und die gelbe Gewerkschaft 1 Mandat erwarb. Diese Tage ist die erste Sitzung des neugewählten Betriebsrates abgehalten worden, auf der u. a. folgende Forderungen des Personals aufgestellt wurden: 1) Abschluss eines ordnungsmässigen Kollektivvertrages; 2) Vergütung der Ueberstundenarbeit; 3) Sommerferien für alle Bedienstete; 4) Pensionsversicherung der niedrigeren Bediensteten; 5) Zuschlag an Bedienstete welche in der Sommersaison in Zügen nach grossen Badeorten Dienst leisten; 6) Rückerstattung der Lohnabzüge. Der in der Sitzung anwesende Vertreter der Gesellschaft hat erklärt, dass die Gesellschaft gegen diese Forderungen grundsätzlich nichts einzuwenden hätte, dass aber die schwere finanzielle Lage des Unternehmens sofortige Annahme der Forderungen nicht erlaube. Der Betriebsrat antwortete, dass beim guten Willen manches jetzt schon erfüllt werden könne.

Entlassene amerikanische Eisenbahner haben Anspruch auf Vergütung. (I.T.F.) Auf Grund des Gesetzentwurfes, wodurch dem Eisenbahnpersonal gewisse Sicherungen gegen Entlassungen gewährt werden sollen, kam es nach Meldungen der Presse zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Personalgewerkschaften der Vereinigten Staaten zu einer Vereinbarung, wonach Bediensteten, die aus Sparrücksichten entlassen wurden, Vergütung zugebilligt werden soll. Die Höhe der Vergütung richtet sich nach der Anzahl Dienstjahre und darf die Höhe von 60% des Lohnes während höchstens 5 Jahren nicht überschreiten. Eine einmalige Abfertigung darf die Höhe eines Jahrlohnes nicht überschreiten.

Gehälter der amerikanischen Eisenbahndirektoren. (I.T.F.) Im Jahre 1935 haben die Vorsitzenden der Verwaltungsräte verschiedener amerikanischer Eisenbahnen hohe Gehälter bezogen. So erhielt Präsident Loree von der Delaware and Hudson Railroad \$ 90.000, Clement von der Pennsylvania Railroad \$ 51.516, Denny von der Erie Railroad \$ 53.750 Willard von der Baltimore and Ohio \$ 60.000 und Gray von der Union Pacific Railroad ebenfalls \$ 60.000. Zu bemerken ist, dass es sich hier ausschliesslich um grosse Gesellschaften handelt. Solche sogar für amerikanische Verhältnisse gewaltige Gehälter werden wohl nicht oft vorkommen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Ein Erfolg der Strassenbahner in Tours (Frankreich). (I.T.F.) Nach vielen von der Gewerkschaft der Strassenbahner in Tours unternommenen Schritten ist es ihr gelungen, die Aufhebung der auf Grund der Notverordnungen vorgenommenen Lohnabzüge sowie die Rückerstattung der schon abgezogenen Beträge zu erwirken. Dieser Erfolg hatte auf das Wachstum der Organisation einen günstigen Einfluss, sodass sie fast die Gesamtheit des Personals erfasst.

Ein neuer Kollektivvertrag bei den Madrider Strassenbahnen. (I.T.F.) Nach schwierigen Verhandlungen zwischen der Madrider Strassenbahngesellschaft und der Organisation des Personals ist es am 28. April zum Abschluss eines neuen Kollektivvertrags gekommen. Der Vertrag bestimmt, dass alle Bediensteten, die nach dem Ausbruch des Streiks im Oktober 1934 aufgenommen worden sind, entlassen werden. Ferner regelt er in ausführlicher Weise die Lohn- und Arbeitsbedingungen. Das Personal aller Kategorien und aller Dienste bekommt einen wöchentlichen Ruhetag, jährliche bezahlte Ferien von 15 Tagen sowie eine alljährlich im Dezember fällige Sonderzuwendung in der Höhe von 15 Tagelöhnen. Alle seit dem Jahr 1931 erfolgten Entlassungen, falls es sich nicht um solche aus moralischen Gründen handelt, werden einer Revision unterzogen und die Möglichkeit ihrer Aufhebung von der Gesellschaft mit grösstmöglichem Wohlwollen untersucht. Die Gesellschaft hat die Einsetzung einer Kommission seitens der Gewerkschaft zugestimmt, die zur Aufgabe haben wird, gemeinsam mit Vertretern der Gesellschaft alle Schwierigkeiten, die die Beziehungen der Gesellschaft zum Personal sowie Einzelheiten der Diensterteilung betreffen, zu untersuchen und zu lösen.

Der neue Vertrag setzt u.a. folgende Löhne fest: Schaffner und Wagenführer 9 Peseten pro Tag im ersten Jahr bis 12 Pes. nach 20 Dienstjahren; zeitweiliges Personal 10.Pes.; Weichensteller und Bremser 8 bis 9,50 Pes. nach 15 Dienstjahren; Werkstättenarbeiter 9,50 bis 11,50 Pes. nach 10 Dienstjahren; Rottenführer bei Bahnunterhaltung 10,50 bis 11,50 Pes. nach 5 Dienstjahren.

Die Pension bleibt auf der Höhe von 70% des letzten Gehaltes und wird bei Erreichung des 64. Lebensjahres gewährt. Pension kann schon Bediensteten mit 55 Jahren zugebilligt werden, wenn diese ihre Dienstunfähigkeit nachweisen können. In Krankheitsfällen wird vom 4. Tage angefangen eine Entschädigung in der Höhe von 3/4 des Lohnes gezahlt; falls die Krankheit mehr als 10 Tage dauert, wird die Entschädigung auch für die ersten drei Tage gezahlt. Bei Arbeitsunfällen wird das volle Gehalt fortbezahlt.

In den verschiedenen Remisen wird eine Gewerkschaftskommission die Einhaltung der sozialen Gesetzgebung überwachen. Übertretungen werden der schon oben erwähnten Kommission zur Kenntnis gebracht.

Der neue Kollektivvertrag gilt bis zum 28. April 1937 und kann durch Übereinkunft zwischen den beiden Parteien um 1 Jahr verlängert werden.

Erfolge der spanischen Transportarbeiter (ITF) Nach energischen Bemühungen hat das Strassenbahnpersonal von Vigo mit der Gesellschaft eine Vereinbarung abgeschlossen, die als bedeutender Erfolg des Personals gilt. Die Vereinbarung sieht folgendes vor: 1) sofortige Entlassung aller Bediensteten, die nach dem 6. Oktober 1934 in den Diensten der Gesellschaft getreten sind und Wiedereinstellung der Streikenden; 2) alle Bediensteten, die nach dem 6. Oktober 1934 befördert oder degradiert wurden, werden in alle ihren alten Funktionen wieder eingesetzt; 3) Entlassung dreier leitender Bediensteter (Namen werden genannt), deren Anwesenheit einer guten Übereinstimmung zwischen dem Unternehmen und dem Personal im Wege steht; 4) zur Vermeidung von Konflikten in der Zukunft, wird allen Bediensteten, die noch nicht organisiert sind, eine Frist von 15 Tagen gewährt, damit sie zwischen dem Beitritt zu der Gewerkschaft oder dem Verlassen ihrer Posten wählen können; 5) freigewordene Posten besetzt die Gesellschaft nur durch Personen, die von der Gewerkschaft zugelassen werden.

Die Madriider Taxichauffeure haben einen nennenswerten Erfolg erzielt. Seit 1931 besteht ein von der paritätischen Kommission genehmigter Arbeitsvertrag, doch wurde dieser niemals eingehalten. Nach vorhergehenden ergebnislosen Bemühungen hat der Personalverband im April neue Verhandlungen mit den Unternehmern eingeleitet; diese endeten mit einem Erfolg des Personals trotz der Unversöhnlichkeit der Unternehmer. Nach einem 24-stündigen Streik, den die Kraftfahrer am 15. April erklärten, haben die Unternehmer den Forderungen des Verbandes zugestimmt, und zwar: Einführung des Achtstundentages, Grundlohn von 8 Peseten pro Tag und daneben 15%ige Beteiligung an Bruttoeinnahmen.

Dem Erfolg der Madriider Taxichauffeure folgte ein Sieg der Transportarbeiter in Malaga. Dort haben die Kraftfahrer die Einführung der 44-Stundenwoche erwirkt.

Ende des Berner Konfliktes (ITF) Der Kampf der Berner Taxichauffeure hat durch Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrages und einer zusätzlichen Vereinbarung zwischen den Vereinigten Taxihaltern in Bern und dem Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter, Sektion Bern, nach halbmonatiger Dauer sein Ende gefunden.

Wie das Verbandsorgan zu berichten weiss, war es kein Kampf mit geschlossenen Fronten, denn bei den Taxihaltern machten nicht alle den Vernichtungskampf gegen den Gesamtarbeitsvertrag mit, andererseits liess sich neben den zahlreichen Aussenseitern sogar einige Verbandsmitglieder dazu hinreissen, die Kampfposition der Arbeitnehmer durch ständige Arbeit während des Konfliktes zu verschlechtern. Ein Gegengewicht zu der grossen Anzahl Sperrbrecher stellte die Mithilfe der ganzen Bevölkerung dar. Durch die bereits an dieser Stelle erwähnte Flugblattaktion des Verbandes wurde der Taxikonflikt zum Tagesgespräch und man kam vor die Tatsache zu stehen, dass, während jederzeit Taximeter zur Verfügung standen, ein arbeiterfreundliches Publikum es ablehnte, diese zu benutzen!

In dem Kampfe ging es mehr darum, ob die Unternehmer einen lang-jährigen Vertrag des Transportarbeiterverbandes durch diktatorische Massnahmen einfach auf die Seite stellen können und ob man es, trotz der heutigen wirtschaftlichen Verhältnisse und der grossen Zahl arbeitswilliger nicht mehr auf einen offenen Konflikt ankommen lassen könne. Der Ausgang des Konfliktes wurde durch seine Popularität gewissermassen zu einer Prestigefrage und von diesem Gesichtswinkel aus ist auch das Resultat des Kampfes zu betrachten, das, neben der vollen Anerkennung der Organisation als Vertragspartner (S.unterstehende Vereinbarung) dauerlicherweise einen monatlichen Lohnabbau von 5 Franken mit sich brachte. Die Monatslöhne sind künftig: nach Eintritt Fr.265, vom 2. Anstellungsjahr an Fr. 280 und vom 3. Anstellungsjahr an Fr. 295. Die Arbeitsgeber wollten individuelle Arbeitsverträge, jederzeit kündbar, bei 7 Fr. Garantielohn pro Arbeitstag und 15 Prozent der Einnahmen, also das verwerfliche Provisionssystem.

In einer besonderen Vereinbarung verpflichteten sich die Unternehmer zur Weiterbeschäftigung sämtlicher am Konflikt beteiligten Chauffeure, es wird gegenseitig auf Stellung zivil- oder strafrechtlicher Ansprüche aus dem Konflikt verzichtet und versprochen, alles zu unternehmen, um die Einwirkungen des Konfliktes auf das Taxigewerbe, insbesondere die Bevorzugung gewisser Konzessionsnummern, aufzuheben. Zur Sanierung des Taxigewerbes wurde beschlossen, eine paritätische Kommission, in die jede Partei drei Mitglieder abordnet, einzusetzen, deren besondere Aufgaben sind: 1.) Bereinigung und möglichste Förderung des neuen Taxi-reglements; 2.) Bekämpfung illoyaler Konkurrenz im Taxigewerbe durch Vorgehen bei den Behörden und Aufklärung der Öffentlichkeit. In einem besonderen Reglement sind Organisation und Befugnisse dieser Kommission geregelt.

Der neu abgeschlossene Gesamtarbeitsvertrag gilt bis 1. Mai 1937. Bis dahin dürften die Arbeiten der erwähnten Kommission einen ersten Erfolg zeitigen.

Neuer Vertrag der dänischen Lastkraftwagenlenker. (ITF) Nach langwierigen Unterhandlungen ist es dem dänischen Transportarbeiterverband gelungen, etwa 100 Verträge für die Transportarbeiter abzuschliessen. Es handelt sich um Kutscher, Kraftfahrer und Hafendarbeiter.

Für die Chauffeure wurden gewisse Verbesserungen erzielt, u.a. eine Erhöhung der Wochenlöhne um Kr. 1,50, sodass diese jetzt Kr.59,50 betragen. Zum 1.März 1937 wird dieser Lohn um eine weitere Krone erhöht werden. Auf die Verträge kommen wir noch näher zurück.

S E E L E U T E

Forderungen der Arbeitnehmer in der finnischen Küstenschiffahrt (ITF) Am 23. April haben die Arbeitnehmer in der finnischen Küstenschiffahrt in einer Versammlung in Åbo Forderungen auf Lohnerhöhung ab 1. Mai aufgestellt. Wahrscheinlich werden die Unternehmer die Forderungen berücksichtigen.

Forderungen nach einer Arbeitslosenversicherung in der britischen Seefischerei (ITF) Am 23. April hat der britische Transportarbeiterverband der Arbeitslosenversicherungskommission eine Denkschrift unterbreitet, worin für die Seefischer das Recht, in die Arbeitslosenversicherung aufgenommen zu werden, verlangt wird. Im Jahre 1931 hat der Arbeitsminister festgestellt, dass die Fischer, die nach einem besonderen System entlohnt werden, "keinen Arbeitgeber im normalen Sinne des Wortes haben und dass die Versicherungsprämien, die vom Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu entrichten sind, wahrscheinlich zu Lasten der Arbeiter fallen würden.

Der Transportarbeiterverband erklärt in seiner Denkschrift, dass diese Behauptung sich nicht genau auf die wirkliche Lage stützt, weder was die Schiffer und Offiziere der Trawler (in den Fällen, wo die übrige Besatzung versichert ist), noch was die Luggers, deren Besatzungen aus der Versicherung ausgeschlossen sind, anbelangt. Es braucht kein Zweifel zu bestehen, wer der Arbeitgeber der Besatzung eines Luggers oder des Schiffers oder des Offiziers eines Trawlers ist und jedenfalls scheint die Lage der Fischer auf Luggern durch den Beschluss der Reeder in der Heringsfischerei, von nun an einen Wochenlohn zu bezahlen, erheblich erleichtert zu sein. Alle Besatzungsmitglieder stehen in allen erwähnten Fällen im Dienst des Reeders, Eigentümers des Fahrzeuges, der ihnen alle Zuwendungen und Einkünfte auszahlt. Die Besatzungsmitglieder betrachten in aller Hinsicht die Reeder als ihre Arbeitgeber in normalem Sinn des Wortes.