



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. 12

den 8. Juni
1936

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

KONGRESSE.

Norwegische Lokomotivbedienstete, am 12. und 13. Juni in Arendal.
Schwedische Lokomotivbedienstete, vom 15. bis 17. Juni in Stockholm.
Holländische Transportarbeiter, am 23. Juni und folgende Tage in

Rotterdam.

Holländische Eisen- und Strassenbahner, am 27. und 28. Juni in Utrecht
Rumänische Eisenbahner, am 28. und 29. Juni in Bukarest.

Skandinavische Transportarbeiter-Föderation, am 29. und 30. Juni in
Oslo.

Englische Eisenbahner (N.U.R.), am 6. Juli und folgende Tage in Hull.

Belgische Strassenbahner, vom 1. bis 3. August in Antwerpen.

Tschechoslowakische Eisenbahner (Unie), vom 14. bis 16. August in Prag

EISENBAHNER.

Das englische Eisenbahnpersonal lehnt die Vorschläge der Verwaltungen ab. (I.T.F.) Nach langwierigen Verhandlungen über die Forderungen des englischen Eisenbahnpersonals betreffend die Aufhebung des im Jahre 1931 durchgeführten 2 1/2%igen Lohnabbaus, haben sich die Verwaltungen bereit erklärt, den Lohnabbau vorläufig um 1 1/4% zu vermindern. Dieser Vorschlag ist auf dem in der zweiten Hälfte Mai abgehaltenen ausserordentlichen Kongress des englischen Eisenbahnerverbandes (N.U.R.) behandelt worden. Auf diesem Kongress zeigte es sich, dass die Mitglieder mit dem erzielten Ergebnis keineswegs zufrieden waren. Der Vorstand ist beauftragt worden, nötige Massnahmen zur Erzielung eines günstigeren Ergebnisses zu treffen.

Auch der Verband des Lokomotivpersonals hat einen ähnlichen Beschluss gefasst. Das bedeutet also, dass die Forderung der Personalorganisationen auf vollständige Aufhebung der Lohnkürzung auf Grund des neuen Vermittlungsverfahrens behandelt wird; dieses wird dann zum ersten Male nach der Errichtung in Wirksamkeit treten.

Das griechische Eisenbahnpersonal unter Sonderrecht. (I.T.F.) Die griechische Regierung beantwortete den Beschluss des Eisenbahnpersonals zur Teilnahme an dem Generalstreik vom 13. Mai, zum Protest gegen das Vorgehen der Staatsmacht bei einer Demonstration, wobei 12 Arbeiter getötet wurden, mit der sofortigen Mobilisierung der Eisenbahner. Trotzdem haben die Eisenbahner an dem Generalstreik teilgenommen. Unter dem Vorwand, dass das Eisenbahnpersonal mobilisiert war, werden die Eisenbahner aus Rache vor Sondergerichte gestellt. Es sind bereits Personen zu 2 bis 6 Monaten verurteilt worden. Die I.T.F. hat bei der griechischen Regierung gegen die Tatsache, dass Eisenbahner, die nichts anderes getan haben, als für ihre Menschenrechte einzutreten, vor Sondergerichte gestellt werden, Protest eingelegt.

Neuer Streik gegen das Einmannsystem in Amerika. (I.T.F.) Meldungen der amerikanischen Presse zufolge hat das Lokomotivpersonal bei den drei Eisenbahngesellschaften Boston & Maine, Maine Central und New Haven Railways beschlossen, gegen das Einmannsystem, das bei den genannten Gesellschaften in der Diesel-elektrischen und elektrischen

Traktion Anwendung findet, in Streik zu treten. Dieser Beschluss ist erst dann gefasst worden, nachdem sich zeigte, dass kein anderer Ausweg möglich war. Man fordert gleichzeitig, dass sich das Parlament mit der Frage befassen soll. Bei den Gesellschaften sind 1800 Lokomotivbedienstete beschäftigt, aber von einem eventuellen Streik würden weitere 7 000 Mann ergriffen werden.

Die Organisationen des Personals erklären, dass die Frage durch eine Lohnerhöhung nicht gelöst werden kann, sondern dass sie vom Standpunkt der Sicherheit, sowohl des reisenden Publikums wie auch des Personals, betrachtet werden muss.

Das österreichische Eisenbahnpersonal muss militärisch ausgebildet sein. (I.T.F.) Nach einem in Juni 1935 erlassenen Gesetz muss jede Person, die in den Staatsdienst treten will, militärische Ausbildung durchgemacht haben. Das gilt auch für die Eisenbahnen. Personen, die nach dem 1. Juli 1917 geboren wurden, können ohne vorherige militärische Ausbildung keine Anstellung bei den Eisenbahnen bekommen. Diese Bestimmung gilt nicht für die bereits im Dienst stehenden Bediensteten und für das Hilfspersonal.

Neue Kollektivverträge bei den privaten Eisenbahnen in Schweden. (I.T.F.) Nach langen Unterhandlungen sind zwischen den Verwaltungen von 90 privaten Eisenbahnen und den Organisationen des Personals mit der Gültigkeit vom 1. Januar 1936 bis 31. Dezember 1938 neue Kollektivverträge abgeschlossen worden. Die Verträge betreffen etwa 18 000 Bedienstete. Die alten Kollektivverträge bestanden schon seit dem Jahre 1919, galten also 17 Jahre lang.

Durch die Verträge sind im grossen und ganzen die Arbeitsbedingungen verbessert worden; die Vorschläge der Verwaltungen, eine ganze Anzahl von Eisenbahnen in eine niedrigere Klasse zu versetzen, was für das Personal einen Lohnabbau bedeuten würde, sind in keinem Falle angenommen worden. Die Lohnerhöhung beträgt bei gewissen Eisenbahnen bis 5%, während auch die Teuerungszulagen erhöht worden sind. Einige minder bedeutende Fragen können während der Gültigkeit des Vertrages neu geregelt werden.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Ein eigenartiger Konflikt in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Ein grosses Milchvertriebsgeschäft in New York, Borden's Milk Concern, weigerte sich, den mit dem Kraftfahrerverband (Milk Drivers, Chauffeur and Helpers Union, Mitglied des amerikanischen Gewerkschaftsbundes) abgeschlossenen Kollektivvertrag, der Ende Dezember abgelaufen war, zu erneuern und die Gewerkschaft weiter anzuerkennen. Die Gewerkschaft hat zu einer eigenartigen Kampfmethodengriffen, da sie nicht die Arbeiter, sondern die Verbraucher streiken lässt. Die Firma ist auf die schwarze Liste aller Arbeiterorganisationen gekommen. Vor allem tun die Frauenvereinigungen alles mögliche, um die Hausfrauen von der arbeiterfeindlichen Gesinnung des Milchbetriebes zu überzeugen.

Die Chauffeure verdienen einen Grundlohn von 37,50 Dollar pro Woche zuzüglich 2,5 Cent Provision für jeden Dollar an gelieferter Milch. Diese Provision macht nie mehr als 5 Dollar aus. Von Arbeitgeberseite wird kein Mittel unversucht gelassen, um den Arbeitern entgegenzuarbeiten und die Organisation zugrunde zu richten. So wurden im November 2 000 Mann angenommen, um jeden Chauffeur zu begleiten, dies als eine Art Drohung, damit er wisse, dass wenn er zeige, Mitglied der Gewerkschaft zu sein, ein anderer sofort seinen Platz einnehmen könne. Die Arbeiter halten aber aus und der Verbraucherstreik dauert fort. Wie der Verband erklärt, ist die Lohneinbusse der Arbeitnehmer auf jeden Fall geringer, als wenn man zum Mittel des Streiks greifen würde.

Bedeutsamer Lohnabbau bei den Budapester Strassenbahnen. (I.T.F.) In der letzten Zeit haben die Einkünfte der Budapester Strassenbahnen eine bedeutsame Verminderung erfahren. Wie dem Sekretariat der I.T.F. gemeldet wurde, sind die Löhne vor kurzem um 0,5 bis 11% herabgesetzt worden, nachdem sie bereits schon einmal gekürzt waren. Ausserdem sind die Abzüge für Steuern und Pensionskasse erhöht worden, sodass der Verdienstabgang 5,5 bis 16% beträgt.

SEELEUTE.

Die neuen Löhne in Belgien. (I.T.F.) Am 1. März 1936 sind die Löhne der belgischen Seeleute um 15% erhöht worden; unterdessen wurden die Verhandlungen über den neuen Kollektivvertrag fortgesetzt. Diese sind nun beendet. Die Heueraufbesserung bleibt, während für die Vollmatrosen und die Heizer eine weitere Erhöhung um 2 1/2% vereinbart worden ist.

Der neue Vertrag läuft vom 1. Juni 1936 bis 30. Juni 1937. Er sieht eine gleitende Lohnskala vor. Als Grundlage gilt die jetzige Indexziffer für Antwerpen (700). Erhöhung bzw. Verminderung der Heuern um 5% wird eintreten, wenn die Indexziffer um 35 Punkte steigt bzw. fällt. Eine Angleichung der Heuern wird jedoch erst vorgenommen wenn die neue Indexziffer sich 3 Monate lang bewährt.

Der Stand der Verhandlungen in Estland. (I.T.F.) Der von der Regierung eingesetzte Schlichtungsausschuss hat beschlossen, dass die Heuern der estnischen Seeleute um 5% für die Küstenschifffahrt und um 3% für die Grossschifffahrt erhöht werden sollen.

Ferner sollen die Reeder fortan für die Beköstigung der Besatzung sorgen, und zwar spätestens bis 1 November 1936. Will aber mindestens 60% der Besatzung selbst die Verpflegung sorgen, so bleibt der Zustand beim alten.

Die Seeleute sind zwar mit diesen Verbesserungen nicht zufrieden, aber wahrscheinlich wird die Regierung den Schlichtungsantrag für verbindlich erklären. Der Seeleuteverband ist jetzt dabei, seine Mitglieder zu befragen.

Streik spanischer Seeleute in England. (I.T.F.) Die Streikwelle in Spanien hat auch die Seeleute erfasst, was angesichts ihrer nach internationalem Massstab berechneten Heuern nicht verwunderlich ist. In einer Anzahl spanischer Häfen weigerten sich Besatzungen von Schiffen auszufahren, bevor ihre Arbeitsbedingungen verbessert werden; die Hafendarbeiter haben sie darin unterstützt. Die Heuern der Vollmatrosen und Heizer betragen jetzt etwa £ 4.

Nach den letzten Wahlen haben die Organisationen der Schiffsoffiziere und der Seeleute gemeinsame Aktion zur Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen durchgeführt und dabei erzielt, dass die spanische Regierung eingriff und Verbesserung der Besatzungsskala, Erhöhung der Heuern, Einführung des Achtstundentages, bessere Unterkunft, sowie bezahlte Ferien von 20 bis 30 Tagen vorgeschrieben hat.

Da man den Geist der spanischen Reeder kannte, wurde bestimmt, dass im Falle von Auflegen eines Schiffes die gesamte Besatzung 2 Monate lang die vollen Heuern gezahlt werden müssen. Eine Anzahl Reeder erklärten, dass sie die Vorschriften nicht einhalten können und liessen die Schiffe in Spanien einfach liegen. Oder sie liessen die Schiffe ausfahren, kümmerten sich um die Vorschriften jedoch nicht, sodass die Besatzungen von zwei im englischen Hafen Workington liegenden spanischen Schiffen die Arbeit niederlegten. Es handelt sich um die Schiffe "Margari" mit 2977 NRT und "Gorbeja mendi" mit 4291 NRT. Die Seeleute forderten eine Heuererhöhung um £ 2, bessere Arbeitszeitregelung, Erhöhung der Besatzung auf jedem Schiff um 1 Steuermann, 2 Heizer, 2 Matrosen und 3 Mann Zivilpersonal und Ferien. Die Besatzungen dieser Schiffe haben ihre Zustimmung dazu gegeben, dass die Schiffe in den Hafen geschleppt werden, damit sie entladen werden können, waren aber nicht bereit, an Bord zu gehen.

Beilagen.

1. Strassenbahner No. 4
2. Eisenbahner No. 4
3. Aus den Organisationen No. 9