

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. 13
den 22.
Juni
1936

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

KONGRESSE.

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.

Erfolge des französischen Eisenbahnpersonals. (I.T.F.) Unter Hinweis auf die zwischen dem französischen Gewerkschaftsbund und dem französischen Arbeitgeberverband abgeschlossene Vereinbarung hat sich der Vorstand des französischen Eisenbahnverbandes (Mitglied der I.T.F.) mit seinen Forderungen an den Verwaltungsrat der grossen Eisenbahngesellschaften und den Minister für Öffentliche Arbeiten gewandt. Der Verwaltungsrat der Eisenbahnen empfing am 9. Juni eine Abordnung unseres französischen Verbandes, bei welcher Gelegenheit 6 Kommissionen gebildet wurden, welche die Aufgabe haben, die Forderungen näher zu prüfen. Diese Forderungen sind: 1.) Koalitionsrecht und Änderung des Statuts; 2.) Regelung der Arbeit und Durchführung der 40-Stunden-Woche; 3.) Änderung der Pensionsregelung; 4.) Neuregelung der Löhne unter Zugrundelegung des Gesetzes zur Änderung der Noterlasse; 5.) Fahrtvergünstigungen; 6.) Verbesserung der Lage der Jugendlichen (Hilfs- und Tagelohnarbeiter).

In einer am 12. Juni abgehaltenen Versammlung erklärte der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Eisenbahnen, dass derselbe habe beschlossen, den Arbeitern folgendermassen entgegenzukommen:

1. Amnestie: Ab 1. Juli 1936 können Beamte, die 1920 aus dem Dienst entlassen wurden, in die Stellen aufgenommen werden, die sie normalerweise inne gehabt hätten. Das gleiche gilt für diejenigen, die nach 1920 bei Lohn- und sozialen Bewegungen entlassen wurden.

2.) Urlaub: Ab 1. Januar 1936 erhalten die Bediensteten 6 Tage Urlaub im Jahr mehr (sodass der jährliche bezahlte Urlaub 21 Tage beträgt).

3.) Fahrtvergünstigungen: Freifahrtscheine auf allen Linien erhalten die Bediensteten aller Gesellschaften, deren Familienangehörigen wird eine Fahrpreismässigung von 90% gewährt. Weiter wird untersucht, ob bezüglich Gewährung von Freifahrtscheinen für die Familienangehörigen, die Zahl solcher Scheine bei Benutzung anderer Linien, auch ausländischer, der Freifahrtscheine für Pensionierte etc. eine einheitliche Regelung getroffen werden kann.

4.) Koalitionsrecht Gewerkschaftsvertretungen, deren Wirkungskreis im Kollektivvertrag festgelegt ist--derselbe soll durch eine Verbesserung des Personalstatuts abgeändert werden-- werden anerkannt.

5.) Jugendliche, Hilfs- und Tagelohnarbeiter. Die Kommission wird die aufgestellten Forderungen in wohlwollendster Weise prüfen, dies vor allem im Hinblick auf die Anstellung der Hilfs- und Tagelohnarbeiter, die dauernd beschäftigt sind und bei denen die in den Pensionsvorschriften festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind. Die Eisenbahnen werden von dem System, zur Umgehung der Festanstellung zeitweise Entlassungen durchzuführen, Abstand nehmen.

6. Die Arbeitszeit. Der Aufsichtsrat hat darauf hingewiesen, dass angesichts der Annahme des 40-Stunden-Gesetzes die Kommission auf dessen schleunige Anwendung bei den Eisenbahnen hinzuwirken hätte. Es sind bereits Weisungen gegeben worden zur Abschaffung der Überarbeit, wenn dazu keine dringende Notwendigkeit vorliegt, Verbesserung in der Praxis der sog. Perioden ohne Beschäftigung (Dienstbereitschaft) sowie im Dienstunterbrecher-System für das Personal im Fahrdienst.

7.) Die Notgesetze. Die Eisenbahner kommen in den Genuss der von der Regierung vorgeschlagenen Massnahmen, sobald diese vom Parlament angenommen werden und die Kommission wird die Durchführung der erwähnten Massnahmen prüfen. Dieselben betreffen Verbesserungen in bezug auf Beförderung, die Ortsklassenzulage und Aufhebung des ausnahmsweise durchgeführten Lohn- und Gehaltsabzuges bei Bezügen bis zu 12.000 Franken jährlich; der Abzug wird bei den Bediensteten, die mehr verdienen, nämlich 12.000 bis 15.000 Franken 2%, 15.000 bis 20.000 Franken 4% und für je weitere 10.000, bis zu 100.000 Franken 2% betragen.

Diese Verbesserungen hat dieser Tage unsere französische Eisenbahnerorganisation durchzusetzen vermocht. Die Organisation setzt ihre Aktion zur restlosen Erfüllung ihrer Forderungen fort.

Die Löhne der englischen Eisenbahner. (I.T.F.) Nach ausserordentlichen Kongressen der englischen Eisenbahnergewerkschaften, welche den Vorschlag der Gesellschaften auf Reduzierung des s. Zt. durchgeführten Abbaues von 2 1/2% auf 1 1/4% zurückgewiesen hatten, fand am 13. Juni eine gemeinsame Vorstandssitzung der 3 Verbände statt, die den Eisenbahngesellschaften mitteilten, dass sich die Personalorganisationen mit dem Vorschlag der Gesellschaften nicht einverstanden erklären können und vollständige Aufhebung des Abzuges wünschen.

Erfolgreicher Streik des französischen Schlafwagenpersonals. (I.T.F.) Am 2. Juni ist das gesamte Personal der französischen Speise- und Schlafwagengesellschaft in den Streik getreten. Es war noch keine Woche vergangen, als mit der Gesellschaft eine Vereinbarung getroffen war, die von einer am 8. Juni stattgefundenen, von 3 000 Bediensteten besuchten Versammlung gutgeheissen wurde. Es wurde eine Erhöhung des Stundenlohns um Fr. 0,75 für alle Personalkategorien durchgesetzt. Die 10% Trinkgeld müssen zwar an die Gesellschaft abgeführt werden, dagegen wurden aber die Bestimmungen über den Festlohn verbessert. Es wurde ein jährlicher Urlaub bewilligt; ferner werden Tarifverträge abgeschlossen, in denen die Personalvertreter anerkannt werden. Die Versammlung hat die Mitteilung über die erlangten Konzessionen voll Begeisterung entgegengenommen und obgleich nicht alle Forderungen restlos erfüllt wurden, beschlossen, sofort die Arbeit wieder aufzunehmen.

Konflikt bei einer argentinischen Eisenbahn. (I.T.F.) Kürzlich ist in den Lokomotivwerkstätten der argentinischen Eisenbahn Ferrocarril Provincial Santa-Fé ein Konflikt ausgebrochen. Wie die meisten argentinischen Gesellschaften ist auch diese gezwungen worden, eine Anzahl Bedienstete, auch wenn sie diese nicht beschäftigen kann, im Dienst zu behalten, m.a.W. das überzählige Personal darf nicht entlassen werden. Deshalb schritt die Gesellschaft zu einer Einschränkung der Arbeitszeit in den Werkstätten. Die Folge war Einleitung der passiven Resistenz seitens der Arbeiter, die sich allmählich zu einer täglichen einstündigen Arbeitsniederlegung ausdehnte und solche Formen annahm, dass ein allgemeiner Streik des gesamten Personals zu befürchten war. Nun ist nach Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnerverband (der I.T.F. angeschlossen) und dem Unternehmen eine günstige Lösung gefunden worden. Mit Wirkung ab 21. Juni 1936 ist die 40-Stunden-Woche offiziell eingeführt. Das überzählige Personal muss möglichst in den selben Werkstätten oder in andern Dienstzweigen der Gesellschaft untergebracht werden.

Der Streik in Mexiko. (I.T.F.) Bekanntlich ist am 18. Mai in Mexiko ein Eisenbahnerstreik ausgebrochen. Diese Bewegung soll eine Folge einer Abänderung von Artikel 78 des Arbeitsgesetzes sein, die am 20. Februar vorgenommen wurde und in der bestimmt wird, dass die Löhne auch für die Sonntage auszuzahlen sind. Die Eisenbahnen sind der Ansicht, dass das Personal bereits für die Sonntage entschädigt wird, da es gegen Monatsgehalt arbeitet. Die Tagelohnarbeiter dagegen sollen für die Sonntage bezahlt werden.

Dem Bundesschlichtungsamt und Vorsitzenden der Eisenbahngesellschaft sind nun die folgenden 16 Forderungen des Personals unterbreitet worden:

- 1.) Auf Grund von Artikel 78 des Arbeitsgesetzes ist allen Arbeitern, ganz gleich, in welcher Form sie entlohnt werden, der wöchentliche Ruhetag, u. z. rückwirkend ab 20. Februar, zu zahlen.
- 2.) Aufbesserung aller Gehälter von unter 150 Pesos monatlich um 28%;
- 3.) Die Gehälter gewisser Bediensteten im Streckenunterhaltungsdienst müssen erhöht werden, dürfen aber 150 Pesos monatlich nicht überschreiten;
- 5.) Die wegen der Verkehrssteigerung neu in Dienst genommenen Arbeitnehmer müssen fest angestellt werden;
- 6.) Die Gesellschaft hat sich an die bezüglich der Ernennung von Personaldelegierten getroffenen Vereinbarungen zu halten;
- 7.) Schaffung gewisser Dienststellen, welche von der früheren Direktion aufgehoben wurden;
- 8.) Wiedereinführung der Grundlöhne vom Januar 1925;
- 9.) Bei der Errechnung des Feriengeldes, der Pension etc. muss das tatsächlich bezogene Einkommen zugrundegelegt werden;
- 10.) Gleicher Lohn für gleiche Arbeit;
- 11.) Für jeden Bediensteten muss eine besondere Aufgabe festgelegt werden;
- 12.) Kommt es infolge eines Streiks oder von Verhandlungen zu Änderungen des Arbeitsvertrages, so müssen diese, sobald über die verschiedenen Punkte eine Vereinbarung getroffen wurde, sofort in Kraft treten, ohne dass abgewartet wird, bis der ganze Vertrag in Ordnung ist;
- 13.) Die Gesellschaft hat die Gehälter und Kosten der Mitglieder der Kommission zu tragen, die ernannt worden ist, um den neuen Vertrag in seinen Einzelheiten auszuarbeiten;
- 14.) Alle 1925 vorhandenen Dienststellen werden wieder errichtet;
- 15.) Es ist ein paritätischer Ausschuss ins Leben zu rufen, dem die Aufgabe zufällt, innerhalb 90 Tagen alle weniger bedeutenden Schwierigkeiten aus der Welt zu schaffen;
- 16.) Die Gesellschaft ist verpflichtet, auch während der Dauer des Streiks Löhne und Gehälter zu zahlen.

Italien verlängert die Arbeitszeit für das öffentliche Verkehrspersonal. (I.T.F.) Am 6. Mai 1936 tritt in Italien ein am 26. März d. J. erlassenes Dekret in Kraft, auf Grund dessen die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit des Personals der konzessionierten öffentlichen Verkehrsbetriebe (Eisenbahn, Strassenbahn und Binnenschiffahrt) verändert wird.

Das tägliche Ausmass der tatsächlichen Arbeitszeit wird von 8 Stunden auf 8 Stunden 40 Minuten (10 Stunden und 12 Stunden für gewisse Bahnhofspersonalgruppen mit Unterbrecher- und wenig ermüdendem Dienst) hinaufgesetzt. Das pro Woche festgesetzte Höchstmass der tatsächlichen Arbeitszeit beträgt auch künftig 52 Stunden (65 und 78 Stunden für die Personalgruppen obenerwähnter Bahnhöfe).

Internationale Konferenz des Schlafwagenpersonals. (I.T.F.) Das französische Schlafwagenpersonal hat die Direktion der Schlafwagen-Gesellschaft durch einen Streik gezwungen, die Organisation anzuerkennen und mit der Gewerkschaft über die Arbeitsbedingungen zu unterhandeln. Auch in der Schweiz wurde die Direktion der genannten Gesellschaft gezwungen, die Organisation anzuerkennen. Diese Vorgänge sind ein Hinweis dafür, dass die Zeit zu einer internationalen Regelung für diese Gruppe der Eisenbahnbediensteten gekommen ist. Die I.T.F. hat daher zum 1. Juli nach Paris eine Konferenz von Vertretern des Schlafwagenpersonals einberufen. Zweck dieser Konferenz ist, die vom Personal in den verschiedenen Ländern aufgestellten Forderungen zu besprechen und eine Abordnung zur Direktion der Internationalen Schlafwagengesellschaft zu entsenden.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Ein hübscher Erfolg für die Strassenbahner Bilbaos -- Spanien. (I.T.F.)
Nach zehntägigem Streik hat das Strassenbahnpersonal von Bilbao (organisiert in der Strassenbahnergewerkschaft von Biskaya) über die Gesellschaft, die sich bisher hartnäckig weigerte, mit dem Personal zu verhandeln, einen prächtigen Sieg davongetragen. Am 30. Mai kam es, nachdem der Arbeitsminister eingeschritten war, zu einer Vereinbarung zwischen den Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern, u. z. auf folgender Basis: Für das Fahrpersonal werden die früher bestandenen 8 Lohnklassen auf 4 vermindert, u. z. erhalten

Führer und Schaffner der 1. Gruppe	11 Peseten im Tag
" " " " 2. "	10,50 " " "
" " " " 3. "	10 " " "

(Die Hilfsbediensteten dieser Gruppe erhalten 9,50 Peseten täglich, werden aber ab 1. Mai 1937 in die 3. Gruppe eingereiht.)

Bremser, Ladebedienstete und ungelernete Arbeiter 9,25 Peseten im Tag.

Was das Werkstättenpersonal betrifft, so erhalten geschulte Arbeiter 10,52 bis 12 Peseten täglich, was im allgemeinen eine Aufbesserung von Pes. 0,50 bedeutet. Der Lohn der Ungelernten beträgt 9,50 Peseten.

Die dem Streckenpersonal, den Bediensteten bei der Oberleitung und den Hallenarbeitern zugestandenen Lohnerhöhungen schwanken zwischen Pes. 0,50 und 1,50 pro Tag.

Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Strassenbahner Cartagenas-- Spanien. (I.T.F.) Die Strassenbahnergewerkschaft Cartagenas hat bei der Gesellschaft im April d. J. ein Forderungsprogramm eingereicht. Die Strassenbahndirektion versuchte, die Angelegenheiten des Personals auf die lange Bank zu schieben, angesichts der festen und entschlossenen Haltung der Personalvertreter aber beschloss sie, eine Lohnaufbesserung von 1,25 Peseten täglich zu gewähren; ferner sagte sie zu, diese Aufbesserung innerhalb einer Frist von spätestens einem Jahr auf 1,50 Peseten zu erhöhen. Ausser einigen weniger wichtigen Errungenschaften erzielte das Personal noch eine bessere Überstundenregelung und die Einsetzung eines Disziplinausschusses.

Neueinstellung der Streikteilnehmer von 1932 bei der Strassenbahn von Christchurch -- Neuseeland. (I.T.F.) Ab 4. Mai 1936, der 4. Wiederkehr des Jahrestages, an dem 1932 der Streik ausbrach und ein neuer Vertrag in Kraft getreten ist, sind alle Personalmitglieder der Strassenbahn von Christchurch, die beim Streik von 1932 entlassen wurden und seither ihres Arbeitsplatzes beraubt waren, wieder in ihre früheren Dienststellen eingesetzt worden. Der neue Vertrag sieht für das Fahrpersonal eine Verkürzung der Arbeitszeit von 98 auf 88 Stunden in 2 Wochen vor, eine Folge davon ist, dass für 17 Personen Arbeitsplätze geschaffen werden können. Die Beschäftigten arbeiten in der einen Woche 5 Tage und in der darauffolgenden 6 Tage bei achtstündiger Arbeitszeit. Turnusweise wird Sonntags gearbeitet, dafür wird an einem Wochentage freigegeben.

Die Stundenlöhne sind erhöht worden, der Wochenlohn ist aber durch die Arbeitszeitverkürzung gleich geblieben. Die Schaffner haben zurzeit einen Stundenlohn von 2 s 1/2 d gegen 1 s 10 1/2 d früher; der Stundenlohn der Führer ist von 2 s auf 2 s 1 1/2 d erhöht worden. Die Überstunden werden wie bisher auch künftig mit einem 50%igen Zuschlag auf den gewöhnlichen Lohn vergütet.

In allen Dienstzweigen, ausgenommen im Werkstätdendienst, wo die 40-Stunden-Woche gilt, wird in einem zweiwöchigen Zeitraum 88 Stunden gearbeitet. Auch für die Werkstättenarbeiter sind die Löhne von 1931 wieder in Kraft getreten, was einer 5%igen Lohnerhöhung gleichkommt.

Wahlen zu den Paritätischen Ausschüssen bei den verschiedenen belgischen Strassenbahnbetrieben. -- Ein schöner Erfolg für den belgischen Verband. (I.T.F.) Der belgische Verkehrsminister hat nach dem Verhältniswahlssystem die Arbeitnehmer-Delegiertenwahlen in die bei allen Strassenbahnbetrieben eingesetzten paritätischen Ausschüsse vornehmen lassen. Diese Wahlen sind zu einem schönen Erfolg des belgischen Zentralverbandes der Strassen-, Kleinbahn- und Autobusbediensteten

geworden. Diese Organisation hat überall (ausgenommen bei der Strassenbahn von Gilly, die nur 224 Bedienstete beschäftigt) sämtliche Sitze erobert. Auf die einzelnen Verbände verteilt sich die Gesamtzahl der gültigen Stimmen folgendermassen:

belgischer (freier) Zentralverband	9 528 Stimmen	{ 83,5% }
christliche Gewerkschaft	672 "	{ 5,8% }
Werkverbände	1 157 "	{ 10,1% }
Vlämische Gewerkschaft	58 "	{ 0,5% }

In Verviers sind die vom Zentralverband aufgestellten Kandidaten ohne Wahl ernannt worden.

Lohnbewegungen der Omnibusbediensteten in Spanien. (I.T.F.) Nachdem er für die Madriider Strassenbahner Verbesserungen erlangt hatte, stellte der Transportarbeiterverband dieser Stadt auch Forderungen zugunsten der Führer und Schaffner der Autobusse und ohne zum Mittel des Streiks greifen zu müssen, gelang es, für die betreffenden Arbeitnehmer beträchtliche Lohnerhöhungen durchzusetzen. Die Löhne wurden festgesetzt auf 15 Peseten im Tag für die Führer und 12 Peseten für die Schaffner. Gleichzeitig wurde die Arbeitszeit auf 8 Stunden im Tag begrenzt. Den Arbeitnehmern wurde überdies ein jährlicher Urlaub von 14 Tagen und ein Ruhetag in der Woche gewährt.

x

Ein sechstägiger Streik der Autobusbediensteten in der Provinz Biskaya führte zum Abschluss eines Kollektivvertrages, auf Grund dessen der Monatslohn der Führer auf 325 und der der Schaffner auf 270 Peseten festgesetzt wurde. Bisher schwankte der Lohn der Führer zwischen 9 und 10,50 Peseten im Tag, der der Schaffner zwischen 7,50 und 8,50.

In bezug auf die Arbeitszeit wurde eine Höchstgrenze, nämlich 8 Stunden pro Tag, festgesetzt. Bisher war es gang und gäbe, dass die Bediensteten 16 Stunden im Tag arbeiteten.

Die Löhne der Wagenwäscher sind künftig die gleichen wie die der Schaffner.

Der Stand der Antwerpener Streikbewegung. (I.T.F.) Die Haltung der Antwerpener Streikteilnehmer kann nicht anders als vorbildlich genannt werden. Nie herrschte eine solche Eintracht, noch nie lag der Hafen so vollkommen verlassen da als heute. Fast darf man sagen, dass das Wort "Streikbrecher" zu einem Begriff geworden ist, der dort seine Bedeutung verloren hat. Stets enge werden die Maschen des Netzes, das den Antwerpener Hafen abschnürt, zusammengezogen. Heute sind es die Chauffeure, die alle auf der schwarzen Liste stehende Arbeit ablehnen, morgen ist es die Binnenschifffahrt, die sich nicht dazu hergeben will, für Antwerpen bestimmte, aber in einem andern Hafen gelöschte Güter zu befördern. Der mächtige Arm des Hafenarbeiters feiert, die Arbeit steht still.

Zwei Dinge sind es, die einem bei diesem Konflikte besonders ins Auge fallen: dass die Solidarität unter den Arbeitern, ganz gleich ob organisiert oder unorganisiert, unerschütterlich ist, zum andern, dass sogar Unternehmer, so aus dem Kraftverkehrsgewerbe, bei der Organisation vorstellig werden, um von ihr anerkannt zu werden und einen Kollektivvertrag abzuschliessen.

Nun ist der Konflikt auch auf den Hafen von Gent, der 2 000 Arbeiter beschäftigt, übergesprungen. Beim Ausbruch des Antwerpener Konflikts haben die Arbeitgeber von Gent von vornherein erklärt, sie würden sich auch an eine evtl. für Antwerpen abzuschliessende Vereinbarung halten, m.a.W. dass sie von vornherein ihre Zustimmung zu einer Lohnerhöhung geben. Bei Beginn des Kampfes hat sich der Belgische Transportarbeiterverband, da zu Verhandlungen nur wenig Zeit war, mit diesem Versprechen begnügt, da nun aber der Antwerpener Streik bereits über 2 Wochen dauert und die Genter Arbeitgeber nicht weiter als bis zu 10 Franken Lohnerhöhung pro Tag gehen wollen -- die Gewerkschaft verlangt 14 --, ist auch im Hafen von Gent die Arbeit niedergelegt worden.

Jedenfalls bedeutet dieser Streik sowie das bereits von den Genter Arbeitgebern gemachte Zugeständnis -- es darf von ihnen angenommen werden, dass sie unter dem Druck des Streiks auch noch weitere

Zusagen machen werden -- eine moralische Niederlage für die Antwerpener Brotgeber, weil ihre Genter Kollegen den Beweis dafür geliefert haben, dass sie in der Lage sind, mindestens 10 Franken im Tag mehr zu zahlen, während feststeht, dass unter Berücksichtigung der Indexziffer die Löhne in Gent bereits höher als in Antwerpen waren.

Der Streik im Antwerpener Hafen muss zu einem Sieg werden. Es handelt sich dann auch nicht darum, ob, sondern wie es den Unternehmern möglich sein wird, auf ihren Beschluss, solange nicht zu verhandeln, als nicht die Arbeit wieder aufgenommen ist, zurückzukommen. Davon kann natürlich keine Rede sein, was jeder einsehen wird, der die Zeichen der Zeit versteht. Vorläufig heisst es abwarten und weiter moralisch und materiell Solidarität zu üben.

Auf einen Aufruf der I.T.F. hin haben untenstehende Mitgliedsverbände der streikenden Organisation bereits die ebenfalls aufgeführten Beträge zur Verfügung gestellt und ist damit zu rechnen, dass noch vor Monatsende weitere bedeutende Zusagen gemacht werden:

Schwedischer Transportarbeiterverband	100 000 Kronen
Dänischer Transportarbeiterverband	1 000 Pfund Sterling
Norwegischer Transportarbeiterverband	1 000 " "

Eine Garantie für das Luftfahrtpersonal in England. (I.T.F.) In einer Sitzung der Kommission, die sich mit der Gesetzesvorlage über die englische Luftschiffahrt zu befassen hat, hat ein Arbeitnehmervertreter ein Amendement vorgeschlagen, wonach die in dem Gesetzentwurf vorgesehenen Beihilfen an die Luftfahrtbetriebe davon abhängig gemacht werden sollen, dass den Arbeitnehmern angemessene Lohn- und Arbeitsbedingungen gewährt werden. Der Unterstaatssekretär für das Luftschiffahrtswesen hat dieses Amendement akzeptiert und erklärt, dass in die Vereinbarungen über die Gewährung von Beihilfen eine diesbezügliche Bestimmung aufgenommen werde, die auch für das von der betreffenden Gesellschaft im Ausland beschäftigte Personal gelten müsse.

Die Arbeitsverteilung im Hafen von Lyttelton -- Neuseeland. (I.T.F.) Nach langwierigen Verhandlungen ist es gelungen, im Hafen von Lyttelton ein Anwerbeverfahren einzuführen, mit dem man vollständig mit dem alten System der willkürlichen und chaotischen Arbeitsvermittlung gebrochen hat. In Zukunft werden die Arbeiter mittels eines Zahlensystems angeworben und jeder hat auf einer Karte anzugeben, welche Art oder Arten von Arbeit er gewillt ist, anzunehmen, und es wird ihm dann nur solche Arbeit zugewiesen. Ein paritätischer Ausschuss von 6 Mitgliedern (3 Vertreter der Hafentarbeiter und 3 Vertreter der Unternehmer) wird über die richtige Durchführung dieses Systems wachen; ferner wird ein Angestellter ernannt, der unter der Kontrolle des Ausschusses die Arbeitsverteilung vornimmt.

Nach höheren Löhnen in Neuseeland. (I.T.F.) 1931 wurde in Neuseeland auf Grund eines Spruches des Schiedsgerichtes ein allgemeiner Lohnabbau von 10% proklamiert. Damals hat die neuseeländische Hafentarbeiter-Föderation versucht, die Hafentarbeiter von dieser Einkommensbeschneidung zu verschonen. Dabei machte sie geltend, dass es sich bei der Arbeit im Hafen vorwiegend um Gelegenheitsarbeit handle. Diese Bemühungen verliefen aber erfolglos.

Der Premierminister der neuen, jetzt sozialistischen Regierung hat nun in einer Erklärung angekündigt, dass der Lohnabbau aus dem Jahre 1931 aufgehoben werde. Dies sei seines Erachtens nur ein erster Schritt, da zweifellos zur Wiederherstellung der Kaufkraft der Bevölkerung zu weiteren Lohnerhöhungen geschritten werden müsse.

Verbesserungen für die schwedischen Hafentarbeiter. (I.T.F.) Bei der Erneuerung der Kollektivverträge in verschiedenen schwedischen Häfen wurden die Arbeitsbedingungen der Hafentarbeiter im allgemeinen recht beträchtlich verbessert. So wurden im Stockholmer Freihafen die Wochenlöhne der festen Arbeiter von 70 auf 73 Kronen und die Stundenlöhne der losen Arbeiter von Kr. 1,30 auf Kr. 1,35 erhöht, neben einer Verbesserung der Ferienregelung. In Gothenburg wurden die Ferien von 6 auf 8, bzw. 10 Tage für Arbeiter mit 8, bzw. 10 Dienstjahren verlängert. Bisher wurde bei Unfällen 6 Wochen lang der halbe Lohn ausbezahlt, nach der jüngsten Regelung erhalten die Unfallverletzten während dieser Zeit ihren vollen Lohn.

SEELEUTE.

Eine bedeutende Arbeitszeitverkürzung in der englischen Seeschifffahrt. (I.T.F.) Im englischen Reichsseeschiffahrtsamt ist es zu einer Vereinbarung zwischen dem englischen Seemannsverband und Vertretern der Reeder gekommen, wonach mit Wirkung ab 1. Oktober d. J. die Arbeitszeit für das Deckpersonal (die Offiziere und Radiotelegraphisten ausgenommen) von 84 auf 56 Stunden wöchentlich ohne Heuereinbusse, u. z. auf den Schiffen in der Grossen Fahrt mit einer Brutto-Tonnage von über 2 500 Tonnen, deren Besatzungen im Vereinigten Königreich angemustert wurden, herabgesetzt wird. Wegen des Maschinen- und Heizraumpersonals sowie des Bedienungspersonals sind noch Verhandlungen wegen der Arbeitszeit im Gange. Am 9. Juli findet dieserhalb eine Konferenz statt.

Obgleich die Arbeitswoche auf 56 Stunden festgesetzt worden war, wurde noch die Bestimmung aufgenommen, dass in der Woche 8 weitere Stunden ohne Gewährung eines Überstundenzuschlages oder einer sonstigen Entschädigung für Unterhaltungs- und sonstige Arbeiten verlangt werden können. Kollege Spence, Generalsekretär des englischen Seemannsverbandes und Vorsitzender der Seemannssektion der I.T.F., hat in einem dem Daily Herald gewährten Interview erklärt, dass die Organisation mit dem erzielten Resultat nicht zufrieden ist. Sie gab bei den Verhandlungen den Reedern deutlich zu verstehen, dass die getroffene Vereinbarung hinsichtlich der Seeschifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz, die im Oktober d. J. in Genf abgehalten wird, keinerlei Verpflichtung mit sich bringt.

Sieg der Besatzungen der Trawler von Boulogne-sur-Mer. -- Frankreich. (I.T.F.) Nach 5tägigem Streik wurde den Besatzungen der Trawler von Boulogne-sur-Mer eine allgemeine Heueraufbesserung von 17% bei einem garantierten Mindestsatz, der sich nach dem Fangergebnis richtet, bewilligt. In der betreffenden Vereinbarung ist auch ein Essus, worin das Koalitionsrecht anerkannt wird, enthalten, ferner ist die Einhaltung der wöchentlichen Ruhezeit und Gewährung bezahlter Ferien auf Grund des zurzeit vom Parlament behandelten Gesetzes vorgesehen.

Neuer Vermittlungsvorschlag für die Deckoffiziere in der norwegischen Küstenschifffahrt. (I.T.F.) Nachdem es den Anschein hatte, als sei ein Streik der Deckoffiziere in der norwegischen Küstenfahrt unvermeidlich -- die Reeder wollten sich zu keiner Konzession herbeilassen -- hat der amtliche Schlichter am 11. Juni einen neuen Vermittlungsvorschlag gemacht. Die Offiziersorganisation hatte im Hinblick auf eine Streik-erklärung bereits weitgehende Massnahmen getroffen.

Forderungen der französischen Seeleute. (I.T.F.) In einer Sitzung des Hauptvorstandes der französischen Föderation der Seemannsgewerkschaften vom 10. Juni wurden u. a. folgende Forderungen gestellt:

I. Forderungen an die Regierung.

- 1.) Schiedsgerichtliche Beilegung der Streitigkeit wegen des Statuts des bei der "Compagnie Générale Transatlantique" fahrenden Personals;
- 2.) Wiederinkraftsetzung des früheren Wortlauts von Kapitel 3 des Seeschiffahrtsgesetzes betr. Krankheiten und Verletzungen der Seeleute in der Handelsschifffahrt (revidiert am 30. Juni 1934).
- 3.) Aufnahme der Seeleute und Fischer, auch wenn sie nur in Form von Anteil entlohnt werden, in die von der Regierung vorgesehene Reichserwerbslosenkasse.
- 4.) Änderung des Gesetzes vom 1. Januar 1930 betr. Altersrente, hauptsächlich zwecks Festsetzung einer Grundrente von 6 000 Franken und Aufnahme ausreichender Vorschriften über den Effektenverlust bei Schiffbruch.
- 5.) Systematische Sozialversicherungsmassnahmen zur Döckung aller Risiken: Krankheit (Berufskrankheit oder sonstige), Unfall und Invalidität des Seemannes und seiner Familie.
- 6.) Regelung der Arbeitszeit an Bord auf Grund der 40-Stunden-Woche.
- 7.) Erlass eines Gesetzes, das den auf See befindlichen Seeleuten das schriftliche Wahlrecht einräumt.

II. Forderungen an die Reeder.

- 1.) Wiedereinführung der früheren Regelung betr. Familienzulagen.
- 2.) Ausarbeitung eines Reichskollektivvertrages mit seemännischem Anmusterungsvertrag, Lohngruppen, Überstundensätzen, Entschädigungssätzen für Kost und Logis, einer Regelung des jährlichen bezahlten Urlaubs und Anerkennung der gewerkschaftlichen Vertreter durch sämtliche Reeder.

Heuererhöhung für Schiffsjungen in Grossbritannien. (I.T.F.) Nach Verhandlungen im englischen Seeschiffsamt gelang es dem Seemannsverband für die 2 am niedrigsten bezahlten Gruppen der Besatzung von Paketbooten mit wöchentlichem Dienst, nämlich für die Kajüten- und die Messraumjungen, Lohnerhöhungen durchzusetzen. Ab 1. Juli 1936 gelten (bei Beköstigung durch die Reeder) für diese Gruppen folgende Heuersätze:

Kajütenjunge	£ 1. 6.2	(früher £ 1.2.3)
Messraumjunge (unter 19 Jahren)	£ 0.11.9	(" £ 1.8.0)

Wenn sich diese Gruppen selber beköstigen müssen, werden die Sätze um 14 s wöchentlich erhöht.

Erfolgreicher Streik der spanischen Seeleute. (I.T.F.) Nach Verhandlungen, die am 15. April aufgenommen wurden, durch die Reeder aber verschleppt wurden, sah sich die Allianz (eine Art Arbeitsgemeinschaft) der Spanischen Seeleute- und Schiffsoffiziers-Verbände gezwungen, Anfang Mai einen Streik zu erklären, um ihre Forderungen durchzusetzen. Der Streik war allgemein, alle Schiffe, von den Küstenfahrzeugen bis zu den grossen Ozeandampfern, wurden stillgelegt, und die Seeleute wurden durch die von den Hafendarbeiter geübte Solidarität unterstützt. Nach 4 Tagen endete der Konflikt mit einem glänzenden Sieg der Seeleute, die mit einem einzigen Hieb durchsetzten: die Anerkennung ihrer Organisationen, Errichtung amtlicher Arbeitsnachweise, durch die turnusweise die Anheuerung der Seeleute erfolgt; 8Stundentag für alle Schiffsfahrtszweige; 25%iger Überstundenzuschlag; jährlicher bezahlter Urlaub mit Kostgeldentschädigung und Reisevergütung; Gleichstellung von Krankheit, zugezogen im Dienste, mit Unfällen in bezug auf Lohnzahlung, Invalidenrente und Sterbegeld; Verpflichtung der Reeder zur Ersetzung von Effektenverlust bei Schiffbruch, Erhöhung der Löhne und der Verpflegungssätze um Beträge, die in manchen Fällen 100% ausmachen; Fortzahlung des Lohnes auf 2 Monate im Falle der Auflegung des Fahrzeuges, u. dgl. Arbeitnehmer, die ununterbrochen länger als 3 Monate im Dienst eines Reeders waren, sind als fest angestellt zu betrachten und der Arbeitsvertrag darf vom Reeder nur gekündigt werden, wenn er die Zahl der von ihm in die Fahrt gebrachten Schiffe reduziert oder seinen Schiffsbetrieb überhaupt einstellt. In diesem Falle ist er gehalten, den betreffenden Personen für jedes Jahr ununterbrochenen Dienstes, bis zu einem Höchstmass von 18 Jahren, einen Monatslohn für jedes Dienstjahr auszuzahlen. Beim Tode eines Seemanns ist der Reeder verpflichtet, seinen Hinterbliebenen eine einem Monatslohn für jedes volle Dienstjahr des Verstorbenen entsprechende Summe, bei einem Höchstmass von 6 Monaten, auszuzahlen.

In der getroffenen Vereinbarung ist auch eine Bemannungsskala und eine Lohnordnung für alle Gruppen festgelegt. Das Einkommen eines Matrosen beträgt 230 oder 225 Peseten monatlich, je nachdem ob der Gesellschaft eine Staatsbeihilfe gewährt wird oder nicht.

BEILAGEN

Koordinations-Beilage No.9
Beilage für die Hafendarbeiter, No. 2
" " " Kraftfahrer, No.5
Aus den Organisationen No. 10.

INTERNATIONALE TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

TELEGRAMMADRESSE
INTRANSFE-AMSTERDAM



FERNSPRECHER 80186

BUCHSTABE: Persc.
(BEI ANTWORTSCHREIBEN BITTE BUCHSTABE
ANGEBEN)

den 3. Juli 1936.
AMSTERDAM-W. (HOLLAND),
VONDELSTRAAT 61

Internationale Aktion des Personals der Internationalen Schlaf- und Speisewagengesellschaft. (I.T.F.) Vertreter verschiedener Länder dieser Gruppe der Eisenbahnbediensteten tagten am 1. Juli in Paris unter Führung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, Sitz Amsterdam. Als Vorsitzender fungierte J. Jarrigion, Sekretär der französischen Eisenbahner-Organisation.

Nach Besprechung der internationalen Lage stellte sich heraus, dass nicht nur in Frankreich -- als Resultat des kürzlichen Streiks -- sondern auch in der Schweiz und in Spanien verhandelt wird, um eine kollektive Regelung der Arbeitsbedingungen des Personals durchzusetzen.

Die Konferenz ratifizierte den bereits von einer früheren Tagung angenommenen Beschluss, auf die Schaffung eines internationalen Kollektivvertrages zwischen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und der I.T.F. als Vertreterin des Personals in den verschiedenen Ländern, hinzuwirken. Die Konferenz hiess eine Reihe vom I.T.F.-Sekretär Nathans, vorgeschlagene Massnahmen zur Verstärkung der Gewerkschaftsbewegung dieser Bediensteten und Verwirklichung ihrer Wünsche gutgeheissen. Dazu gehört auch die Gründung einer internationalen Veröffentlichung zum Austausch von Informationen unter den verschiedenen Personalgruppen und zur Aufklärung der öffentlichen Meinung und der Behörden.

Es wurde ein Aktionskomitee ins Leben gerufen, das die Aufgabe hat, Einzelheiten der geplanten internationalen Bewegung auszuarbeiten. Dieses aus Vertretern des beteiligten Personals in den verschiedenen Ländern bestehende Komitee wird eng mit dem Sekretariat der I.T.F. zusammenarbeiten.

Schliesslich sprach die Konferenz der französischen Sektion des Schlafwagenpersonals, die etwa 5.000 Mitglieder zählt und zurzeit die stärkste der Sektionen dieses Personals ist, welche die Internationale hat, ihre volle Anerkennung dafür aus, was die zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Bediensteten, die sie vertritt, getan hat.