

PRESSEBERICHT

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

No. 20
den 28. September 1936

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

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

EISENBAHNER

Forderungen des tschechoslowakischen Schlafwagenpersonals (I.T.F.)
Unter dem Eindruck der grossen Erfolge des Schlafwagenpersonals in Frankreich und in der Schweiz sowie der internationalen Aktion der I.T.F. haben auch die Bediensteten der tschechoslowakischen Division der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft ihre Forderungen angemeldet. Diese Forderungen, die Anfang September vom Personalausschuss der Direktion unterbreitet wurden, enthalten u.a. folgende Punkte:

Fester Monatslohn für alle Bedienstete; Aufhebung des früher durchgeführten Lohnabbaus von 3 bis 6%; Vergütung für besondere Dienste in Speisewagen; Gewährung einer Zulage von 150 Kč an Köche und Hilfsköche, die mehr als 10 Jahre im Dienst stehen.

Über die Forderungen des Personals sind jetzt Verhandlungen zwischen der Direktion und dem Personalausschuss im Gange. Man erwartet, dass die Verhandlungen schwierig sein werden, dass jedoch das Personal nicht zu denselben Kampfmitteln greifen braucht wie in Frankreich.

Lohnerhöhungen bei den amerikanischen Eisenbahnen (I.T.F.) Im Februar 1936 sind bei der Eisenbahn Gulf, Mobile and Northern im Staate Mississippi wegen schlechter finanzieller Lage die Löhne um 5% herabgesetzt worden. Dabei wurde vereinbart, dass am 1. Oktober die Hälfte und am 1. Dezember der ganze Lohnabbau aufgehoben werden wird. Inzwischen hat sich jedoch die Wirtschaftslage der Eisenbahn derart gebessert, dass es den Eisenbahnern gelungen ist, die Aufhebung des ganzen Lohnabbaus schon ab 15. September zu erwirken. Ausserdem werden die Stundenlöhne der Streckenarbeiter um 5 Cents, erhöht, und zwar am 1. September um 2 Cents und am 1. November und 1. Dezember um je 1 Cent.

In Buffalo hat die "Universal Carloading Company", nach Unterhandlungen mit dem Verband der Eisenbahnbeamten, am 3. September die Stundenlöhne der Eisenbahn-Kanzleibediensteten um Beträge bis zu 15 1/2 Cents erhöht. Durch die Erhöhung ist ein Streik vermieden worden, der am Tage, an dem die Vereinbarung getroffen wurde, ausbrechen sollte.

Bei der Missouri and Arkansas Railway sind die Löhne der Maschinenisten um 3 1/2% erhöht worden.

Lohnherabsetzung in Belgien (I.T.F.) Auf Grund der im Januar 1935 vereinbarten gleitenden Lohnskala werden ab 1. Oktober 1936 die Löhne und Gehälter der belgischen Staatsbediensteten, darunter auch der Eisenbahner, um 5% herabgesetzt. Diese Herabsetzung sollte schon am 1. Juli in Kraft treten, doch da im ersten Vierteljahr die Löhne nicht erhöht wurden, obwohl dies die amtliche Indexziffer rechtfertigte, sind die Löhne und Gehälter im zweiten Vierteljahr unverändert geblieben. Die sog. gemeinsame Front der Staatsbediensteten, in der auch der Eisenbahnerverband vertreten ist, hat in einer Sitzung die Lage untersucht und beschlossen, an der vereinbarten Besoldungsregelung (gleitende Lohnskala) festzuhalten und Ende September nochmals zusammenzukommen, sobald die neue offizielle Indexziffer bekannt sein wird.

Die kanadischen Eisenbahner fordern Aufhebung des Lohnabbaus (ITF)
 Die Löhne der kanadischen Eisenbahner sind seit dem Jahre 1931 etwa um 20% herabgesetzt worden. Diese Herabsetzung ist zwar nach und nach vermindert worden, doch beträgt sie immer noch 10%. Die Organisationen des Personals bemühen sich, die völlige Aufhebung des Lohnabbaus zu erwirken. Zu diesem Zwecke hat am 17. und 18. eine Zusammenkunft der Vertreter von amerikanischen Eisenbahnerorganisationen (die in Kanada ihre Ortsgruppen haben) mit den Vertretern der beiden kanadischen Eisenbahngesellschaften stattgefunden. Es wurde beschlossen, zum Anfang September nach Montreal eine neue Zusammenkunft einzuberufen, die sich mit der Abschaffung des Lohnabbaus befassen soll. Auch der kanadische Eisenbahnerverband (Canadian Brotherhood of Railway Employees) beschäftigt sich mit dieser Frage.

Die spanischen Faschisten bedrohen französische Eisenbahner (I.T.F.)
 Das Organ der französischen Eisenbahner-Föderation berichtet von einem Zwischenfall, der sich in Hendaye, an der spanischen Grenze ereignete: Eines Tages ist ein Offizier der Aufständischen aus Irun nach Hendaye gekommen und hat den dort diensttuenden Depotchef aufgefordert, ihm eine Lokomotive für die Rebellen auszuliefern, da die Regierungsgruppen das Eisenbahnmateriale vor dem Verlassen der Stadt Irun unbrauchbar gemacht hätten. Da der Depotchef dies energisch verweigerte, ist der Offizier nochmals zurückgekommen, diesmal aber in Begleitung von anderen Personen. Der Depotchef blieb jedoch fest. Nachdem das Fahrpersonal von Bayonne von diesem Zwischenfall erfuhr, hat es beschlossen, auf keinen Fall eine Lokomotive nach Irun zu begleiten, auch wenn dies von der Gesellschaft gefordert würde.

Der Eisenbahnerverband in Bayonne hat dann in einer besonderen Resolution zu dem Vorfall Stellung genommen. Die Mitglieder werden aufgefordert, Begleitung von irgendwelchen Zügen nach Irun abzulehnen; die Eisenbahner-Föderation und die Regierung wurden von dem Vorkommnis unterrichtet.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Neuartige Streikmethode der Autobusführer (I.T.F.) Die Autobusführer in der Vendee (Departement in Westfrankreich) haben beschlossen, als Protest gegen gewisse, von der Direktion getroffene Massnahmen einen neuartigen Streik durchzuführen. Wie aus La Roche-sur-Yon gemeldet wird, haben sie auf ihren Sitzen Platz genommen, sind ohne Mitnahme von Passagieren abgefahren, um dann, alle Haltestellen überspringend, an der gewöhnlichen Endhaltestelle zu stoppen. Über den Erfolg der Bewegung ist nichts bekannt.

Lohnaufbesserung für die Strassenverkehrsarbeiter in Neuseeland-- Australien (I.T.F.) Den Führern von Fahrzeugen im Strassenverkehr Neuseelands, ganz gleich, ob im Güter- oder Personenverkehr, ist Anfang August d. J. in einem Schlichtungsverfahren eine beträchtliche Lohnerhöhung zugesprochen worden. Die letzte Vereinbarung zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern wurde 1926 vor dem Arbeitsgericht geschlossen, auf Grund der Gesetzgebung vom Jahre 1932 wurde sie aber aufgehoben. Ausgenommen die Gelegenheitsarbeiter und die Arbeitnehmer im Distrikt Marlborough, für die noch eine Regelung getroffen werden muss, gilt künftig die 44-Stunden-Woche. Es sind bei den Bedingungen für Führer in Stadt- und in Landgebieten gewisse Unterschiede vorgesehen. Die Arbeitszeit auf dem Lande ist dehnbarer, dafür werden aber höhere Löhne gezahlt und mehr Ferien gewährt.

Nachstehend die neuen Lohnsätze für Städte und Vororte:

<u>Führer von</u>	<u>Pro Woche</u>
Wagen mit einem Pferdegespann	4. 8. 0.
Wagen mit Zweipferdegespann	4.11. 0.
Wagen mit mehr als 2 Pferden: erhalten einen Extrazuschlag von 6d. täglich, 2s. 6d. wöchentlich für jedes weitere Pferd.	
Kraftfahrzeugen bis zu 2 t	4.11. 0.
" von 2 bis 4 t	4.13. 6.
" " 4 bis 5 1/2 t	4.16. 0.
" " 5 1/2 bis 10 t	5. 0. 0.
" über 10 t	5. 3. 0.



Führer auf dem Lande arbeiten 88 Stunden in 14 Tagen, bei ner höchstzulässigen Schicht von täglich 14 Stunden. In manchen Fällen wird sich die Arbeitszeitgenehmigung auf 11 Stunden täglich erstrecken, meist aber die Arbeitszeit kürzer sein. Als Entschädigung für die unregelmässige Arbeitszeit auf dem Lande erhalten diese Arbeitnehmer etwa 5 s. wöchentlich an Lohn mehr als die städtischen Arbeitnehmer. Die Führer auf dem Lande erhalten 12 Tage bezahlte Ferien im Jahr. Sie sind auch am Weinachts- und Karfreitag frei.

6 Tage bezahlte Ferien für die Brüsseler Strassenbahner (I.T.F.) Trotz des Widerstandes der Direktion des Strassenbahn- und Omnibusbetriebes in Brüssel, die sich um die gesetzlich vorgesehenen 6 Tage bezahlte Ferien für das Personal drücken wollte, wurde den Bediensteten zu ihrem Recht verholfen. Die Arbeitnehmervertreter in der Paritätischen Kommission haben nach Vorbringen der Argumente der Arbeitgeber, die zuerst die 6 Tage an den 26 in der Dienstordnung vorgesehenen Ruhetagen anrechnen und dann geltend machen wollten, dass sie im ersten Jahre nur 3 Tage zu gewähren brachten, nicht nachgegeben. Noch vor Jahresende werden alle Bediensteten in den Genuss der 6 Tage Ferien kommen.

Entschädigung entlassener Strassenbahnbediensteten in Bloomington--Vereinigte Staaten (I.T.F.) Die Strassenbahnbediensteten von Bloomington (Staat Illinois) mit einem hohen Dienstalter (daher bleibt ihnen der Zutritt in andere Berufe verschlossen) hatten, da der Strassenbahnbetrieb zum Omnibusbetrieb umgestellt werden soll, zu gewärtigen, ihre Arbeitsplätze zu verlieren. Die Gewerkschaft hat sich aber für sie ins Zeug gelegt und bei der Illinois Commerce Commission beantragt, dass Bedienstete mit 20 Dienstjahren, wenn sie ihre Arbeit nicht mehr beibehalten können, als Entschädigung eine Pauschalsumme von 1.000 Dollar, zuzüglich 50 Dollar für jedes über 15 Jahre hinausgehende Dienstjahr, erhalten.

Die Strassenbahndirektion hat nach langwierigen Verhandlungen in diese Forderungen des Personals eingewilligt. Alte Strassenbahnführer, die sich nicht mehr als Autobusführer eignen, werden mit Pauschalbeträgen bis zu 1.500 Dollar entschädigt; Bedienstete, die 30 oder noch mehr Dienstjahre zurückgelegt haben oder 65 Jahre alt sind, erhalten eine Entschädigung in Höhe von 10 Monatsgehältern.

Die Einwohnerschaft Washingtons gegen den Ein-Mann-Wagen. (I.T.F.) Die öffentliche Verkehrsgesellschaft von Washington hat der Kommission für öffentliche städtische Betriebe einen Antrag unterbreitet, wonach statt der bisherigen Wagen mit 2 Bediensteten Ein-Mann-Wagen in den Verkehr gebracht werden sollen. Von seiten des Gewerkschaftskartells liess man unter der Einwohnerschaft der Hauptstadt eine Abstimmung gegen den Plan der Gesellschaft vornehmen und die 97.000 Mitglieder haben sich einmütig gegen die Verwendung des Ein-Mann-Wagens ausgesprochen. Um ihren Vorschlag zu rechtfertigen, macht die Gesellschaft geltend, dass sie auf Grund des kürzlichen Schiedsspruches des Schlichtungsausschusses den Führern und Schaffnern \$ 734.000 mehr an Gehalt zu zahlen habe und sie wolle sich für einen guten Teil dieser Mehrausgabe durch Ausserbetriebsetzung der Zwei-Mann-Wagen schadlos halten.

Verbesserung der Arbeitsbedingungen im öffentlichen Verkehr der Vereinigten Staaten (I.T.F.) Laut einer zwischen der Strassenbahngesellschaft von Cincinnati (Staat Ohio) und ihrer Personalgewerkschaft geschlossenen Vereinbarung ist der Höchststundenlohn aus dem Jahre 1930 (\$ 0,62 für die Führer und Schaffner auf Zwei-Mann-Wagen und \$ 0,69 für die Führer von Ein-Mann-Wagen und Omnibussen) um 2 Cents erhöht worden. In einer neuen Vertragsbestimmung wird die Gesellschaft verpflichtet, für jeden Bediensteten nach 3 Monaten Beschäftigung eine Lebensversicherung auf 1.000 Dollar abzuschliessen.

In Pittsburg (Staat Kansas) hat die Joplin and Pittsburg Railroad Company nach dem neuen Vertrag einen Stundenlohnsatz in bisher nie gekannter Höhe zu zahlen, nämlich \$ 0,60 nach einem Jahr Dienst. Früher wurde der Höchstsatz erst nach 2 Jahren erreicht. Bei Unterzeichnung des ersten Vertrages i. J. 1924 betrug der Stundenlohn \$ 0,50, welcher Satz während der Depression, bis 1935, um 10% fiel.

In Youngstown (Staat Ohio) wurde durch eine Vereinbarung mit der städtischen Strassenbahngesellschaft eine Lohnerhöhung von einem Dollarcent pro Stunde erzielt, sodass der Lohn der Führer und Schaffner \$ 0,61, der Führer von Einmannwagen und Omnibussen \$ 0,60 in der Stunde nach einem Dienstjahr beträgt. Eine weitere Errungenschaft ist die Bewilligung jährlicher bezahlter Ferien von einer Woche unter Auszahlung von \$ 32,50 an alle Bediensteten, die mindestens ein Jahr im Betrieb tätig sind.

Mit der Omnibusgesellschaft in Pittsburg (Staat Pennsylvanien) ist ebenfalls eine Vereinbarung getroffen worden. Laut dieser wird die Personalgewerkschaft und grundsätzlich auch das Schlichtungsverfahren bei Arbeitsstreitigkeiten anerkannt. Dem Umstand, dass sich das Personal organisiert hat, ist es zu verdanken, dass beträchtliche Vorteile gesichert werden konnten. Der Stundenlohn beträgt nach einjähriger Beschäftigung \$ 0,70, für Überstunden wird ein Zuschlag von 50% gewährt. Ferner sind jährliche Ferien unter Fortzahlung des Lohnes vorgesehen und die Gesellschaft hat sich bereit erklärt, die Hälfte der Kosten der Dienstkleidung auf eigene Rechnung zu übernehmen.

SEELEUTE

Der Konflikt im Walfang (I.T.F.) Nachdem die norwegischen, miteinander zusammenarbeitenden Organisationen der Offiziere und Mannschaften die über die englischen Schiffe verhängte Blockade aufgehoben hatten, wurden die Verhandlungen zwischen der englischen und norwegischen Regierung zwecks Festsetzung der Höchstproduktion und Begrenzung der Fangzeit fortgesetzt. Es war möglich, eine Einigung zu erzielen, obwohl die getroffene Vereinbarung diejenigen, die der Auffassung sind, dass die Wale bei einer Abschächtung in dem bewilligten Umfang ausgerottet werden, nicht vollständig zufriedenstellen kann. Hinzu kommt, dass noch andere Interessen, die deutschen und japanischen, mitspielen, über die keinerlei Kontrolle möglich ist. So sind von der Regelung 3 Kochereien der britischen Gruppe ausgenommen, sodass noch weniger die Rede davon sein kann, dass der Versuch zur Regelung des Walfanges geglückt ist. Durch das Einschreiten der Regierungen wurde jedoch der Walfang zu einem politischen Problem gemacht und spielt das Prestige mit eine Rolle. So kann es noch soweit kommen, dass jedes Land über eine eigene Walfangflotte verfügen will, wie jedes Land auch meint, eine Handelsflotte besitzen zu müssen, und zwar eine möglichst grosse.

Die Bemühungen der norwegischen Arbeitnehmerverbände, ihre Mitglieder, die im vorigen Jahre an den Expeditionen teilgenommen haben, wieder unterzubringen, waren erfolgreich. Die Zahl der Angemusterten ist sogar durch eine Erweiterung der Flotte in diesem Jahre (30 statt 24 Expeditionen) von 7.000 auf 7.500 gestiegen. Der wichtigste Erfolg, den die Organisationen bei andern als norwegischen Gesellschaften zu erzielen vermochten war der, dass die Anzahl norwegischer Arbeitnehmer bei den Expeditionen gleichbleiben wird, Arbeitnehmer anderer Staatsangehörigkeit also als überzählig angesehen werden.

Bei der englischen Firma Salvesen u. Co. z. B. erzielte man eine Heuererhöhung und eine Erhöhung des Anteils an der Produktion von 15%, ausser Verbesserungen in bezug auf die Arbeitszeit und Überstundenentschädigung, während schliesslich alle bei ausländische Gesellschaften beschäftigten norwegischen Arbeitnehmer auch unter das norwegische Unfall- und Krankenversicherungsgesetz fallen, was von grosser Bedeutung ist. Mit der Gesellschaft "Unilever" und einer deutschen Expedition konnte noch keine Einigung erzielt werden. Die "Unilever" will nur die Hälfte der im letzten Jahre beschäftigten norwegischen Besatzungen wieder einstellen. Die norwegischen Organisationen fordern aber auch, dass die englischen Mannschaften, die letztes Jahr an Bord waren, wieder angemustert werden und wehren sich dagegen, dass andere an deren Stelle kommen. Diese widerspenstigen Unternehmungen werden daher blockiert: es handelt sich um die Schiffe "Southern Princess", "-Empress", "Svend Foyh", "Polar Chief", "Terje Viken", "Hectoria" und "Taffelberg".

Schliesslich können wir es uns nicht versagen, noch auf einen in der in Danzig herausgegebenen Nazi-Zeitung "Danziger Neueste Nachrichten" erschienenen Artikel aufmerksam zu machen, der mit folgenden Bemerkungen schliesst:

"Es verlautet aus zuverlässiger Quelle, dass die englischen Gesellschaften beabsichtigen, im Falle einer Ausdehnung der norwegischen Blockade auf den englischen Seemannsverband deutsche Mannschaften anzuheuern. Die mit grossen Lärm ins Werk gesetzte Blockade der englischen Schiffe kann schon als vollkommen misglückt bezeichnet werden. Ihr einziger Erfolg ist tiefgründige Verstimmung auf englischer Seite. Die Leidtragenden sind in erster Linie die norwegischen Walfänger selbst, die sich erst im Laufe dieses Sommers dazu überreden liessen, sich dem norwegischen Seemannsverband anzuschliessen."

Diese Behauptungen sind nicht ganz ohne Bedeutung. Es steht offenbar im Gegensatz zu den Tatsachen dass die Walfischfänger mit ihrer gewerkschaftlichen Organisation nicht sehr zufrieden seien oder dass man sie übers Ohr gehauen hätte. Im Gegenteil, durch das energische Vorgehen ihrer Organisation sind sie von manchem Elend verschont geblieben. Die deutschen Seeleute, die wahrscheinlich gezwungen werden, sich bei englischen Expeditionen anmustern zu lassen -- eine unabhängige deutsche Organisation gibt es ja nicht mehr --, wären froh, wenn sie eine Organisation hätten, die so ausgezeichnet ihre Interessen wahren würde. Eines steht aber fest: die englischen Expeditionen, die sich nicht mit der norwegischen Seemannsorganisation einigen wollen, sind nur gewillt, die Hälfte dessen zu zahlen, was die norwegischen Unternehmungen zahlen, aber diese Hälfte wird wahrscheinlich noch mehr sein, als die Deutschen gegenwärtig verdienen.

Beilagen:

Koordinationsbeilage No. 15.
Aus den Organisationen No. 15.