



PRESSEBERICHT

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

No. 23
den 9.
November
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.)

Konferenz der Eisenbahnersektion der I.T.F. vom 27. und 28. Oktober
in Paris

Am 27. und 28. Oktober fand in Paris eine internationale Eisenbahner-Konferenz statt, welche die Internationale Transportarbeiter-Föderation (I.T.F.) einberufen hat, um die Sicherheit im Eisenbahnverkehr, die Betriebs- und Personalinteressen im Hinblick auf die Einführung des elektrischen und Diesel-Betriebes und die einmännige Bedienung von Lokomotiven zu besprechen.

Vertreten waren 13 Organisationen aus 10 Ländern (Frankreich, England, Schweden, die Schweiz, Dänemark, Norwegen, Belgien, Deutschland, Italien, die Niederlande) durch 44 Delegierte.

Die betreffende Organisation in den Vereinigten Staaten hat mitgeteilt, es sei ihr wegen besonderer Umstände unmöglich, eine Vertretung zu entsenden; gleichzeitig übermittelte sie einen ausführlichen Bericht über die dortigen Verhältnisse.

Die Eisenbahnerorganisation Sowjetrusslands liess uns in einem Telegramm mitteilen, dass auch sie verhindert sei und wünsche bald eine Aussprache über den Tagesordnungspunkt der Konferenz haben zu können.

Als Vorsitzender fungierte J. Marchbank (England), zum 2. Vorsitzenden der Konferenz wurde J. Jarrigion (Frankreich) gewählt. Sekretär der Konferenz war N. Nathans, vom I.T.F.-Sekretariat.

Bei der Eröffnung wurde darauf hingewiesen, dass sich die Eisenbahner verschiedener Länder nicht vertreten lassen konnten, weil ihre Organisation aufgelöst oder unter faschistische Diktatur gestellt worden war. Die Konferenz brachte ihre Meinung dazu in nachstehender Entschliessung zum Ausdruck, nachdem die Delegierten stehend der gefallen spanischen Kameraden durch eine Minute Stille gedacht hatten:

"Die Konferenz europäischer Gewerkschaften, über 900 000 Eisenbahner vertretend, die von der I.T.F. zur Besprechung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, der Interessen des Betriebs und des Personals im Hinblick auf die Einführung der elektrischen und Dieseltraktion einberufen wurde,

protestiert dagegen, dass die Eisenbahner von Danzig, Griechenland, Lettland, Jugoslawien und Portugal an dieser Besprechung nicht teilnehmen können, weil man ihnen das Koalitionsrecht genommen hat, die Regierung ihre Gewerkschaft kurzerhand vernichtet oder eine faschistische Diktatur sich ihrer bemächtigt hat,

sendet den Kollegen in Italien, Deutschland und Österreich, die auf dieser Konferenz vertreten sind und die trotz aller Gewaltmassnahmen gegen sie den Kampf zur Wiedereroberung der demokratischen Rechte und Freiheiten fortsetzen, ihre kameradschaftlichen Grüsse -- sie nimmt insbesondere mit Abscheu davon Kenntnis, dass über den österreichischen Kollegen Franz Schmidlechner, vormals zweiter Bürgermeister von Thalgau, eine Kerkerstrafe von 5 Jahren 3 Monaten verhängt wurde, lediglich auf eine von einem Berufsverbrecher ohne jeden Beweis gegen ihn erhobene Beschuldigung, er habe einmal ein Exemplar des illegalen Blattes der österreichischen Eisenbahnerorganisation weitergegeben,

bringt ihren Stolz zum Ausdruck über die bedeutende Rolle, welche die Eisenbahner in Spanien bei der Verteidigung der verfassungsmässigen demokratischen Regierung gegen die faschistischen Rebellen spielen,

gedenkt ehrfurchtsvoll der gefallen Kameraden und versichert das spanische Volk in seinem Kampfe für Freiheit und Demokratie der unerschütterlichen Treue und Solidarität der der I.T.F. angehörigen Eisenbahner."

Es fand darnach eine eingehende Diskussion anhand des vom Sekretariat der I.T.F. zusammengestellten ausführlichen Berichtes über die Auswirkung der neuen Betriebsmittel statt, welcher Bericht noch durch mündliche Ausführungen der Delegierten über die Lage und Aussichten in ihrem Lande ergänzt wurde. Das Ergebnis der Besprechungen wurde in folgender, einstimmig angenommen Entschliessung zusammengefasst:

"Die am 27. und 28. Oktober 1936 in Paris abgehaltene Internationale Konferenz des Eisenbahnpersonals hat von den vom Sekretariat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation und den Organisationen verschiedener Länder erstatteten Berichten Kenntnis genommen und ist angesichts der bei der Elektrifizierung und Verwendung von Diesellokomotiven und ähnlichen Traktionsmitteln gemachten Erfahrungen der Meinung, dass die betreffenden Organisationen versuchen müssen, durchzusetzen,

- 1.) dass die Führer der neuen Traktionsmittel aus dem Lokomotivpersonal herangezogen werden;
- 2.) dass für hinreichende Ausbildung während der Dienstzeit bei einem Mitspracherecht der Gewerkschaften gesorgt wird;
- 3.) dass auf allen Diesel-Lokomotiven und andern Traktionsmitteln 2 Mann Dienst tun müssen;
- 4.) dass die Regelung der Löhne, Arbeitszeit und sonstigen Arbeitsbedingungen für das auf den Diesel- und ähnlichen Fahrzeugen sowie auf den elektrischen Zügen diensttuende Personal nicht schlechter ist als für das Personal der Dampflokomotiven;
- 5.) dass wenn Beamte der Dampflokomotiven überflüssig werden und es unmöglich ist, ihnen auf den neuen Traktionseinheiten Arbeit zu verschaffen, die Arbeitszeit so eingeschränkt werden muss, dass die überzähligen Bediensteten beschäftigt werden können.

Die Konferenz hält es überdies zum Schutze des Niveaus der Arbeitsbedingungen des Lokomotivpersonals und der übrigen Kategorien für notwendig, mit grosser Aufmerksamkeit und Umsicht zu ermitteln, was für Folgen die Elektrifizierung der Strecke, der Traktionsmittel, des Signalwesens usw. für die verschiedenen Personalkategorien mit sich bringt.

Zur Erreichung des gesteckten Ziels wird das Sekretariat der I.T.F. beauftragt, allen Mitgliedsverbänden und auch den nicht angeschlossenen, die sich für die Angelegenheit interessieren, einen vollständigen Bericht über die Arbeiten dieser Konferenz zu senden.

Die Verbände der I.T.F. werden ersucht, ihrerseits dem Sekretariat von allen Änderungen, die sich in ihrem Lande vollziehen, Mitteilung zu machen, damit alle in Frage kommenden Organisationen über die Entwicklung des Problems auf dem laufenden gehalten werden können.

EISENBAHNER.

40-Stundenwoche bei den Eisenbahnen in Neuseeland. (I.T.F.) Schon vor 7 Jahren sprach sich die "Amalgamated Society of Railway Servants" (Verband der Eisenbahnbediensteten) in Neuseeland grundsätzlich für die 40-Stunden-Woche bei den Eisenbahnen aus. Als die Arbeiterregierung ans Ruder kam, wurde die 40-Stunden-Woche energisch propagiert und mit Wirkung ab 1. September d. J. gilt folgende Vereinbarung:

- 1.) Ab 1. September ist die 40-Stundenwoche bei der Eisenbahn grundsätzlich eingeführt.
- 2.) Für einen gewissen Zeitraum wird von einer Regelung zwecks Ausgleich der Abweichungen Abstand genommen;
- 3.) Für einen gewissen Zeitraum wird auch Zahlung von Überstunden gemäss der jetzigen Vereinbarungen akzeptiert;

- 4.) Vereinbart wird, dass ^{bei den} Bediensteten, die über 48 Stunden wöchentlich hinaus arbeiten müssen, ihre jetzige Arbeitszeit von 56 oder 60 Stunden pro Woche, je nachdem, eine Verkürzung um $\frac{1}{6}$ erfährt;
- 5.) Man hat sich ferner dahin geeinigt, dass die erwähnten Angelegenheiten anhand der jetzigen Lohnordnung, sobald dies nach dem 1. April 1937 durchführbar, jedoch nicht später als 1. September des gleichen Jahres, geregelt werden sollen.

Streik bei der Chicago Great Western Railroad in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Die folgenden Eisenbahnverbände in den Vereinigten Staaten: Brotherhood of Locomotive Engineers, Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen, Order of Railway Conductors, Brotherhood of Railroad Trainmen und die Switchmen's Union of North America haben wegen einer Streikerklärung eine Abstimmung unter ihren Mitgliedern abgehalten. Die Mitglieder sprachen sich mit grosser Mehrheit für einen Streik aus für den Fall, dass die bestehenden Meinungsverschiedenheiten auf keine andere Weise aus der Welt geschafft werden können.

Der Konflikt ist dadurch entstanden, dass sich die Gesellschaft weigert, Überstundenentschädigung zu zahlen. Der Streitfall ist bereits vor dem zuständigen Eisenbahn-Gericht (First Division of the National Railroad Adjustment Board) behandelt worden, das die Gesellschaft zur Zahlung von \$ 60.000 an das Personal verurteilte, was die Gesellschaft aber ablehnt. In einen Streik würden 1800 Mann verwickelt.

Die Löhne der belgischen Eisenbahner. (I.T.F.) Der im Namen der Regierung vom Finanzminister abgelegten Erklärung gemäss -- Regierungsvertreter sollen im Einvernehmen mit den bedeutendsten Personalgewerkschaften die Formel betr. die Löhne untersuchen -- haben die zusammenarbeitenden Organisationen verschiedener Richtung diese Frage besprochen und folgende Entschliessung angenommen: "Die gemeinsame Front der Arbeitnehmer in staatlichen und öffentlichen Betrieben, tagend im Achtstundenhaus in Brüssel am 16. Oktober 1936 zur weiteren Besprechung der Indexziffer, der Anwendung der Formel und der Lohnschemas, in der Erwägung,

1.) dass infolge der Deflationspolitik an den Wohnungs-, Familien- und andern Zulagen hintereinander Kürzungen vorgenommen werden,

2.) dass von diesen Kürzungen vor allem die niedrigeren Personalgruppen, besonders solche, die in grossen Städten beschäftigt werden und wohnen, betroffen werden,

3.) dass es sich hier um eine verdeckte Besteuerung handelt, von der ausschliesslich die Arbeitnehmer der staatlichen und öffentlichen Betriebe erfasst werden,

ist der Ansicht,

dass zunächst die Deflationsverordnungen, auf Grund welcher obenerwähnte ausserordentliche Kürzungen vorgenommen wurden, aufgehoben werden müssen; und

fordert von der Regierung energisch dringende Beschlüsse zwecks Aufhebung dieser Verordnungen, die mit einer Politik für ökonomischen und sozialen Wiederaufbau nicht mehr vereinbar sind.

Die Rexisten versuchen, einen Eisenbahnerstreik in Belgien zu provozieren. (I.T.F.) Am 25. Oktober d. J. brachte "Le Pays Reel" folgende Notiz: "Sonntag allgemeiner Streik bei der Eisenbahn? Dieser Anschlag auf die Volksfreiheit -- wenn er verübt wird -- wird die ungeheure Masse der 250 000 Rexisten nicht daran hindern, an diesem Tage in Brüssel aufzumarschieren."

Beim Eisenbahnpersonal war von einem diesbezüglichen Beschluss nichts bekannt und das Ganze kann als ein Versuch der Rexisten angesehen werden, sich im vornhinein gegen ein Scheitern ihrer Kundgebung zu decken.

Fest steht aber, dass zahlreiche Reisende die Nachricht ernst genommen und letzten Sonntag vom Reisen Abstand genommen haben. Dazu bemerkt der belgische Eisenbahnverband: "Wir sind Befürworter der Pressefreiheit, diese darf aber keine Drohungs-, Lästerungs- oder Hetzkampagnen decken."

Freifahrt bei den britisch-indischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Die britisch-indischen Eisenbahnen gewähren künftig nach folgenden Normen Freifahrt:

3. Klasse bei einem Monatslohn bis 75 Rupien; Zwischenklasse bei einem Monatslohn von 76 bis 175 Rupien und 2. Klasse bei einem Monatslohn von über 175 Rupien.

24 Freikarten zum persönlichen Gebrauch erhält jedes Personalmitglied, das mehr als 2 Dienstjahre zurückgelegt hat.

Die Pensionierten: bis zu einem Dienstjahr keine Freifahrt, bei über einem aber unter 5 Dienstjahren, 1 Karte, bei über 5 aber unter 15 Dienstjahren, 2 Karten, bei über 15 Dienstjahren 3 Karten.

Eine Eisenbahnkatastrophe in Helsingfors -- Finnland. (I.T.F.) Am Dienstag, den 13. Oktober entgleiste bei der Einfahrt nach der Station Helsingfors ein Wagen eines Personenzuges. Dabei wurden 4 Personen getötet und 34 verletzt.

Die Entgleisung geschah bei der mittelsten dreier Weichen, die auf der Zugstrecke lagen; während der eine Wagen entgleiste, liefen die hinter ihm kommenden Wagen auf eine verkehrte Spur, der entgleiste Wagen wurde beim Auffahren auf einen Prellbock zerschmettert und umgeworfen. Anfänglich schien es unmöglich, eine Erklärung für den Unfall zu finden, da die Weiche nach dem Unfall in ihrem richtigen Stand lag und dazu unbeschädigt war. Später stellte sich heraus, dass ein Arbeiter während des Passierens des Zuges die Weiche verstellt, in ihren ursprünglichen Stand gebracht und geschlossen hatte. Der Mann wurde verhaftet, und er wird natürlich für seine Unachtsamkeit büßen müssen, aber nicht weniger fällt die Verantwortung für das Geschehene auch auf die Eisenbahndirektion, die noch stets ein Verkehrssicherungssystem anwendet, das zu derartigen Katastrophen führen kann.

SEELEUTE

Streik amerikanischer Seeleute (I.T.F.) Anfang November ist in den Häfen am Stillen Ozean ein Seemannsstreik ausgebrochen, der laut Tagespresse auch auf die Häfen am Atlantik überschlug. Höchstwahrscheinlich handelt es sich hier um einen Streik, der nicht von der oppositionellen Strömung in der amerikanischen Seemannsbewegung ausgeht. Diese Strömung hat ihren Brennpunkt an der Küste des Pazifik, wo die "Sailors' Union" aus der "International Seamen's Union of America" ausgetreten war und versuchte, statt dieser auf Grund des "National Labor Relations Act" (Gesetz betr. die Beziehungen zu den Arbeitnehmern) als rechtmässige Vertreterin der Seeleute an der Küste des Pazifik beim Abschluss von Kollektivverträgen aufzutreten. Vor kurzem wurden sie nun vom Arbeitsgericht (National Labor Relations Board), der zuständigen Instanz, mit ihrem Antrag abgewiesen. Am 30. September d. J. liefen die Kollektivverträge der Seeleute und Hafentarbeiter an der Küste des Pazifik ab. Die wegen Neuabschluss von Verträgen geführten Verhandlungen verliefen bisher ergebnislos.

Die Hafentarbeiter an der Küste des Pazifik haben einen erbitterten Kampf zur Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen geführt. Die Arbeitgeber griffen zu allen möglichen Mitteln, um den Arbeitern die seit 1934 gemachten Errungenschaften wieder zu entreissen, vor allem verlegten sie sich darauf, die Hafentarbeitergewerkschaften zu unterminieren. Indem die Seeleute und Hafentarbeiter nun gleichzeitig in den Streik getreten sind, ist eine Situation entstanden, die sowohl hinsichtlich des Wirtschaftslebens in den Vereinigten Staaten als auch der Existenz der betreffenden Gewerkschaften als recht ernst angesehen werden muss.

Beilage:

Redaktioneller Informationsdienst, Kraftfahrer, No. 3

Redaktioneller Informationsdienst, Eisenbahner, No. 7

Strassenbahner, No. 7.