

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. 25
den 7. De-
zember 1936

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

EISENBAHNER

Die französischen Eisenbahner und das Personal in öffentlichen Betrieben fordern Lohnerhöhung

Verordnungswege aufgehobenen bisherigen Abzüge ist die Verteuerung des Lebensunterhalts nur teilweise ausgeglichen. Die Gewerkschaft der öffentlichen Betriebe befasst sich gegenwärtig mit einem Entwurf zwecks Forderung einer jährlichen Gehaltsaufbesserung von Fr. 18.-- für jeden über die Zahl 500 des Lebenshaltungsindex hinausgehenden Punkt. Der amtliche Index weist seit einem Jahre eine Steigerung um 80 Punkte auf.

(I.T.F.) In Anbetracht der Steigerung des Lebensunterhalts in Frankreich fordert das Eisenbahnpersonal Anpassung der Löhne an die Lebenshaltungskosten. Durch die auf dem

Die schwedischen Eisenbahner fordern eine vorläufige Aufbesserung ihrer Löhne

der schwedische Eisenbahnerverband, der Verband des Lokomotivpersonals, der Verband der Post-, Telegraphen- und Telephonbediensteten und der Verband des Personals in öffentlichen Betrieben mit einem gemeinsamen Antrag an das Parlament gewandt, worin sie eine vorläufige Gehaltsaufbesserung fordern. Der Antrag wird in einem ausführlichen Kommentar näher begründet. Die verlangten Aufbesserungen schwanken zwischen 240 und 300 Kronen jährlich.

(I.T.F.) Angesichts der neuen Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen--die noch ziemlich lange Zeit in Anspruch nehmen dürfte--haben sich

Verlängerung der Ferien für die Eisenbahner im Dienste des Londoner öffentlichen Verkehrsbetriebes

heitlichen Londoner Verkehrsbetrieb beschäftigt sind und unter die Kollektivverträge fallen, jährlich 12 Tage Ferien gewährt werden. U. a. handelt es sich um das Personal der elektrischen Bahnen im Londoner Stadt- und Vorstadtverkehr. Dies ist ein hübscher Erfolg, da die englischen Arbeitnehmer im allgemeinen was die Ferien anbelangt nicht besonders bevorrecht^{et} sind.

(I.T.F.) Wie das Organ des englischen Eisenbahnerverbandes mitteilt ist eine grundsätzliche Vereinbarung geschlossen worden, wonach den Personalkategorien, die bei dem verein-

Die Forderungen der australischen Eisenbahnwerkstättenarbeiter

bahnwerkstättenarbeiter eine Entschliessung angenommen, in der folgende Forderungen aufgestellt wurden: 1.) wöchentliche Auszahlung des Lohnes; 2.) 3 Wochen Ferien jährlich; 3.) Fahrtvergünstigungen für die Kinder der Arbeiter; 4.) Verlängerung der in Europa zu verbringenden Ferien; 5.) Aufhebung der Gratifikationen; 6.) Aufhebung des Gesetzes über den Lohnabbau; 7.) Aufhebung der Lohnsteuer und 8.) Anerkennung der gewerkschaftlicheⁿ Organisation.

(I.T.F.) In einer grossen, Ende Oktober in Sidney gehaltenen Versammlung haben die australischen Eisen-

Die schwedischen Eisenbahner wollen keine Arbeitslosenversicherungskasse

(I.T.F.) Gemäss dem in der letzten schwedischen Parlamentssession angenommenen Gesetz über die Arbeitslosenversicherungskassen schritt eine

Reihe schwedischer Gewerkschaften zur Gründung derartiger Kassen. Ein diesbezüglicher Antrag ist auch dem letzten Kongress des schwedischen Eisenbahnverbandes unterbreitet worden. Im Hinblick auf die Wichtigkeit der Frage hat der Kongress beschlossen, den Vorschlag in Form einer Urabstimmung den Mitgliedern zu unterbreiten. Es war für dessen Durchführung Zweidrittelmehrheit erforderlich. Wie nun das Abstimmungsergebnis zeigt, ist der Antrag mit 3.000 Stimmen dagegen abgelehnt worden. Es wird also für die schwedischen Eisenbahner keine Arbeitslosenversicherungskasse geschaffen. Hierbei ist noch zu bemerken, dass unter den Mitgliedern des schwedischen Eisenbahnverbandes so gut wie überhaupt keine Arbeitslosigkeit herrscht.

Die Löhne in Britisch-Indien

(I.T.F.) Man kann sich anhand folgender Tatsachen ein Bild davon

machen, wie die Eisenbahner Indiens behandelt werden.

Das Rangierpersonal in dem Rangierbahnhof von Katni-Marwara wird, obgleich die gleiche Art Arbeit getan wird, verschieden entlohnt. So erhält die eine Gruppe nur 27 Rupien pro Woche, andere dagegen 35 und sogar 45. Sieht man sich die von den einzelnen Kategorien geleistete Arbeit etwas genauer an, so muss man feststellen, dass die am niedrigsten bezahlte Gruppe eher eine schwierigere Arbeit zu leisten hat als die höher bezahlten. Die Personalorganisation hat erklärt, dass derartige Unterschiede nicht gemacht werden dürfen und hat eine gerechte Regelung verlangt.

Die Folgen der Rationalisierung

(I.T.F.) In Australien ist die Streckenunterhaltsarbeit in starkem

Masse mechanisiert worden. Die sich daraus für das Personal ergebenden Folgen sind aus Mitteilungen der Arbeiter ersichtlich. So: "Auf einer gewissen Strecke hat die Motordraisine in 6 Monaten 5 mal versagt, der Rotte ist aber, obwohl sie nicht vor 7 bis 8 Uhr abends an den Wohnort zurückgekehrt ist, keine Zulage für Überarbeit gewährt worden. Die Streckenabschnitte können unmöglich wie es sich gehört unterhalten werden, wenn nicht die Rotten vergrössert werden. Einem Rottenführer, der eine diesbezügliche Forderung gestellt hatte, wurde geantwortet, dass, wenn er nicht imstande sei, den Streckenabschnitt anständig zu unterhalten, bleibe nichts anderes übrig als einen andern an seine Stelle zu setzen. Es hat sich ferner herausgestellt, dass die Bestimmungen über die Zeit, um sich zum Arbeitsplatz und zurück zum Wohnort zu begeben, unzulänglich sind."

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Die Arbeitszeit in den öffentlichen Verkehrsbetrieben von Französisch-Marokko

(I.T.F.) Nach den in Marokko im diesjährigen Sommer in Kraft getretenen Vorschriften darf das Fahrpersonal bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben (das auf festen Strecken mit regelrechten Fahrplänen fährt)

nicht mehr leisten als

- 1.) 400 km Fahrt in einem Tage, ausser in Ausnahmefällen, für die folgende Bedingungen gelten: a) die tägliche Streckenleistung darf 500 km nicht überschreiten; b) kein Bediensteter darf in 2 hintereinander folgenden Tagen 400 km überschreitende Tagesleistungen aufweisen;
- 2.) 9.000 km Fahrt in einem Monat;
- 3.) 200 tatsächliche Arbeitsstunden in einem Monat; die Zeit der Dienstbereitschaft (ohne tatsächliche Arbeitsleistung) wird hälftig als tatsächliche Arbeit angerechnet.

Jeder Chauffeur muss ein Kontrollheft bei sich tragen (darin ist täglich einzutragen, wie gross die zurückgelegte Strecke ist sowie die Dauer der tatsächlichen Arbeit) und in jedem Betrieb muss auf einer Dienstabelle genau aufgezeichnet werden, wie sich die Arbeitszeit über den Monat verteilt.

Vorübergehend dürfen die festgesetzten Grenzen überschritten werden: 1.) bei Transporten im Interesse der Sicherheit oder der Landesverteidigung; 2.) bei Unfällen oder Pannen im fahrplanmässigen Dienst; in diesen Fällen darf die 400 km-Grenze pro Tag überschritten werden, dem Fahrpersonal ist aber anderntags ein obligatorischer Ruhetag zu gewähren.

Die Löhne im Strassenverkehr der Vereinigten Staaten

(I.T.F.) Die Löhne von etwa zwei Dritteln der Strassenbahnführer, Schaffner und Autobusführer, die

unter von der gewerkschaftlichen Organisation abgeschlossene Tarifverträge fallen, sind im Jahre 1935 aufgebessert worden. Die durchschnittlichen Stundenlöhne dieser Arbeitnehmergruppen weisen eine Steigerung von \$ 0,66 i. J. 1934 auf \$ 0,69 i. J. 1935 auf.

Der Durchschnittslohn der Lastkraftwagenführer stieg von \$ 0,70 i. J. 1934 auf \$ 0,73 i. J. 1935.

Fuhrmannsstreik legt in Aurora (USA) den Strassengüterverkehr lahm

(I.T.F.) Die Organisation der Fuhrleute in Chicago, angeschlossen der Internationalen Vereinigung der Fuhrleute, unterstützt einen von

der Organisation in Aurora erklärten Streik, wodurch der wichtigste Güterverkehr in- und ausserhalb Auroras stillgelegt wurde. In den Streik sind 51 Fahrzeuge und über 100 Lenker, beschäftigt bei 8 Speditionsbetrieben, verwickelt.

Die Streikenden verlangen Anerkennung des Verbandes, die 54-Stundenwoche, einen Wochenlohn von \$ 30 im lokalen Betrieb und einen solchen von \$ 35 beim Überlandtransport.

SEELEUTE

Steht ein Streik in Finnland bevor?

(I.T.F.) Bei der Urabstimmung unter den Mitgliedern des finnischen Seeleuteverbandes ergab sich eine 95%ige

Mehrheit zugunsten der Proklamierung eines Streiks, falls die Reeder nicht gewillt sein sollten, in die gerechten Forderungen der Seeleute einzuwilligen. Der finnische Gewerkschaftsbund hat inzwischen beschlossen, die Seeleute im Falle eines Streiks zu unterstützen. Ferner hat auch die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation in ihrer am 28. November abgehaltenen Sitzung einen ähnlichen Beschluss gefasst. Wie aus der finnischen Presse hervorgeht, hat sich der staatliche Schlichter gezwungen gesehen, zu vermitteln, um möglichst einen offenen Konflikt zu vermeiden. Er hat sowohl mit den Seeleuten wie mit den Reedern verhandelt, wobei letztere sich grundsätzlich bereit erklärt haben, die Löhne neu zu regeln, ohne sich jedoch über das Ausmass der Lohnerhöhungen zu äussern.

Der amerikanische Seemannsstreik (I.T.F.) In den Vereinigten Staaten

ist ein grosser Seemannsstreik im Gange, dem sich auch Hafentarbeiter und andere Transportarbeiter, die mit dem Transport von und zu den Schiffen zu tun haben, anschlossen. Da uns direkte Auskünfte aus Amerika nicht zugegangen sind, haben wir uns auf Mitteilungen in der Presse, besonders in uns aus Amerika zugegangenen Zeitungen zu beschränken.

In einer derartigen Bewegung wird der Mangel an einer organischen Verbindung der amerikanischen Gewerkschaftsbewegung mit der anderer Länder besonders verhängnisvoll. Die amerikanischen Seeleute und Hafentarbeiter haben einmal, es ist schon lange her, der Internationale angehört. Bei Unterredungen, die wir in Genf mit Führern des Internationalen Seemannsverbandes von Amerika hatten, haben wir feststellen können, dass sie mit Schwierigkeiten an der Küste des Stillen Ozeans rechneten, sie waren aber nicht darauf gefasst, dass diese auch auf die atlantische Küste übergreifen. In der November-Nummer des Organs des amerikanischen Seemannsverbandes (Seamen's Journal) wird daran erinnert, dass 1934, nach dem damals geführten Streik ein Vertrag auf 2 Jahre abgeschlossen worden war. Diesen Vertrag nun möchte die Seemanns-Föderation für die Küste des Pazifik verbessert wissen, weshalb sie die folgenden Forderungen aufgestellt hat:
Hafentarbeiterverband: gewerkschaftliche Kontrolle beim Arbeitsnachweis und Einführung des 6-Stunden-Tags.

Verband der Seeleute des Pazifik und Vereinigung der Heizer, Schmie-
rer und Putzer: lokale Heuerbüros der Gewerkschaft und Barentschädi-
gung der Überstunden;

Verband des Bedienungspersonals: 8-Stunden-Tag und zweckmässige Un-
terkunftsräume an Bord.

Verband der Kapitäne, Deckoffiziere und Pilöten: Vorrang der Gewerk-
schaftsmitglieder bei der Anheuerung und Barentschädigung der Über-
stunden:

Vereinigung der Maschinisten: Vorrang der Mitglieder der Vereinigung
bei Anheuerung und einheitliche Bemannungsstufen.

Vereinigung der Bordfunker: lokales Heuerbüro der Gewerkschaft und
8-Stunden-Tag.

Der Vertrag lief am 30. September ab, es wurde aber ein 15tägiger
Waffenstillstand geschlossen, dem ein weiterer von gleicher
Dauer folgte, sodass der Vertrag bis Ende Oktober lief.

Inzwischen hatten die verschiedenen Organisationsvorstände ihre
Mitglieder um die Ermächtigung zur Streikerklärung zum 28. Oktober
ersucht, falls man bis dahin nicht in die Hauptforderungen einwilli-
gen würde. Die Bewegung wurde aber im letzten Moment um 24 Stunden
hinausgeschoben; obgleich kein offizieller Streik proklamiert worden
war, schickten sich die Besatzungen an, die Schiffe nach ihrer An-
kunft in den Häfen zu verlassen.

Was die Atlantische Küste betrifft, so läuft der Vertrag für
diese erst am 31. Dezember 1937 ab und die dem Internationalen
Seemannsverband angeschlossenen Distrikte geben daher die Parole
heraus, den Vertrag einzuhalten. Folgender Satz in ihrem Verbands-
organ ist charakteristisch: "Jede moralische und finanzielle Unter-
stützung wird den Kameraden in den Häfen des Pazifik gewährt, wenn
sie streiken müssen oder von einer Aussperrung betroffen werden, der
Vertrag für den Atlantik muss aber eingehalten werden."

Am Sonntag, den 1. November -- d. h. als die fragliche Nummer
des Organs des amerikanischen Seemannsverbandes bereits herausgekom-
men war -- breitet sich die Streikbewegung der Westküste entlang
schnell aus. In den Häfen wurden 120 Fahrzeuge stillgelegt und
35.000 Arbeiter, die in 7 Gewerkschaften organisiert waren, legten
die Arbeit nieder. Die Eisenbahnen nahmen keine zur Verschiffung be-
stimmten Güter mehr an. Der Streik schlug sofort auf die Ostküste
über. So sprach man von 2.000 Streikenden in New York und 800 in
Baltimore, wo 20 Schiffe im Hafen festgehalten sein sollten.

Derartige Nachrichten waren in verschiedenen europäischen Zei-
tungen zu finden und es kann angenommen werden, dass sie von der
Wahrheit nicht sehr entfernt waren. Die folgenden Tage brachten stets
mehr Telegramme über die Ausbreitung der Bewegung. Die Reeder an
der Südostküste hätten in eine durchschnittliche Lohnaufbesserung
von 20% in allen zwischen Wilmington (Nord-Karolina) und Tampa (Flo-
rida) gelegenen Häfen eingewilligt. Am Mittwoch, den 4. November
sprach die Tagespresse schon von 80.000 Mann, die in die Bewegung
verwickelt sein sollen und von 287 stillgelegten Fahrzeugen. Gleich-
zeitig wurde gemeldet, der Internationale Seemanns-Verband halte den
Streik für ungesetzlich, was (im Hinblick auf oben wiedergegebene
Äusserungen) nur auf die Atlantische Küste Bezug haben konnte. In
der Presse wurde aber nichts über den Standpunkt der amerikanischen
Hafenarbeiter-Organisation gesagt. Eine Woche darauf wurde mitge-
teilt, im Hafen New York seien 200 Fahrzeuge stillgelegt worden, und
17.000 Mann seien in den Häfen des Atlantik und des Golfs von Mexi-
ko in den Streik getreten, während am Stillen Ozean der Streik all-
gemein sei.

Inzwischen gingen uns auch noch andere amerikanische Zeitungen
zu. Die amerikanische Arbeiterbewegung hat keine eigene Tageszeitung,
Wir erhalten jedoch den "New Leader", das Organ der sozialdemokrati-
schen Partei New Yorks. Dieses schrieb unterm 7. November, was wir im
vorstehenden bereits erwähnt haben. Aus diesen Informationen ging
jedoch hervor, dass sich der Streik am Pazifik auf alle "seemänni-
schen" Arbeiter (worunter Seeleute und Hafenarbeiter zu verstehen
sind) erstreckt, dass sich aber die Bewegung am Atlantik und Golf
von Mexiko nur auf die Seeleute beschränkt. 350 Fahrzeuge waren in
den Streik verwickelt, sowie 80.000 Arbeitnehmer, worunter 30.000
Arbeiter, die an der Küste des Pazifik in Industrien beschäftigt
sind, die mit der Schifffahrt in Verbindung stehen. In New York hatten
sich ca. 4.000 Mann dem Streik angeschlossen und es war ein bedauerns-
werter Zustand entstanden dadurch, dass es zwischen dem Streikkomitee

und dem Internationalen Seemanns-Verband zu einem schweren Konflikt kam, weil letzterer den Streik als eine ungesetzliche, von den Kommunisten geführte Bewegung bezeichnete. Diese Beschuldigungen wurden aber vom Streikführer, Joseph Curran, energisch zurückgewiesen, weil es sich bei dem Streik in Neuyork um einen Sympathiestreik mit der Bewegung an der Küste des Pazifik handelte.

Schliesslich blieb der Streik nicht auf die unteren Seemannschargen beschränkt. Auch die Offiziere haben die Gelegenheit benützt, um Forderungen zu stellen. An der Westküste waren sie, wie aus der Aufzählung der Forderungen eingangs dieses Artikels hervorgeht, bereits in den Konflikt hineingezogen, doch auch in den atlantischen Häfen und denen am Golf von Mexiko legten viele die Arbeit nieder.

An Vermittlungsversuchen seitens der Regierung hat es nicht gefehlt, doch die Reeder haben zur Bedingungen gemacht: erst an die Arbeit und dann unterhandeln, eine Forderung, die leicht gestellt werden kann, von den Gewerkschaften aber in den meisten Fällen abgelehnt werden muss. Im allgemeinen kann man auf eine derartige Forderung nur dann eingehen, wenn von vornherein feststeht, was die Arbeitgeber zu bewilligen bereit sind und wenn die Organisation so fest dasteht, dass sie zu jedem gewünschten Augenblick wieder den Streik proklamieren kann. Wie viel schwieriger ist eine solche Forderung in der Schifffahrt zu verwirklichen, weil die Wiederaufnahme der Arbeit dort bedeutet, dass die Schiffe wieder seewärts fahren, wonach die Besatzungen unter eine besondere Gesetzgebung fallen.

Es darf wohl mit Sicherheit angenommen werden, dass es bei einer nochmaligen Intervention der Behörden zu einer Lösung des Konfliktes kommen wird. Fest steht jedoch, dass die Verwirrung, die aus obigen Mitteilungen ersichtlich ist, zu einem nicht geringen Teil dem Mangel an einer geschlossenen, das ganze Land umfassenden Organisation in den Vereinigten Staaten zugeschrieben werden muss. Es ist zu hoffen, dass die amerikanischen Seeleute aus diesem Konflikt gelernt haben, dass die Einigkeit wiederhergestellt und wieder ein nationaler Vertrag geschaffen werden muss, der alle Seeleute umfasst. Es wird deutlich, dass nebeneinander zwei Verbände bestehen, u. z. einer für den Pazifik und einer, der die Seeleute des Atlantik, Golfs von Mexiko und der Grossen Seen organisiert.

Letzterer ist durch die Verträge, die er mit den Reedern abgeschlossen hat, gebunden und dass er angesichts der Reibungen zwischen den beiden Organisationen nicht bereit ist, einen Sympathiestreik zu erklären, der, allgemein gesprochen, für die Seeleute an der Küste des Pazifik von geringer Bedeutung sein dürfte, solange sie nicht für die Arbeit der Streikenden verwendet werden, ist unseres Erachtens begreiflich.

Für diejenigen, die für die abgeschlossenen Verträge keine Verantwortung tragen, ist es natürlich leicht, zu einem Sympathiestreik aufzufordern, doch das ist ein Standpunkt, der von den Organisationen, die von den Arbeitgebern Einhaltung der Verträge fordern, abgelehnt werden muss.

EIN GRUSS VON UNSEREN SPANISCHEN KAMERADEN

Der unerschütterliche Optimismus, von dem unsere spanischen Kameraden beseelt sind, geht aus einem der I.T.F. vom spanischen Eisenbahnerverband zugegangenen Briefe hervor. Wir entlehnen dieser Botschaft, welche das Datum vom 26. November trägt, folgende Stellen: "Ihr wisst aus den Meldungen der Tagespresse, wie in diesem Augenblick die Situation bezüglich des grausamen, vom verbrecherischen Faschismus entfachten Bürgerkriege ist. Seit dem 5. dieses Monats befindet sich der Feind in Madrids Umgebung. Alle seine Versuche aber, um in unsere Hauptstadt einzudringen, sind an dem heldenhaften Widerstand der madrider Bevölkerung gescheitert.

Die faschistische Barbarei hat sich erküht, ohne dass eine strategische Notwendigkeit dazu vorgelegen hätte, gewisse Stadtviertel Madrids zu bombardieren. Feindliche Flugzeuge haben wie eine Mörderbande unsere Stadt verschiedene Male bombardiert und dabei in den Volksvierteln besonders Frauen und Kinder getötet. Der Feind verschont auch nicht die Krankenhäuser, Museen, die Stätten der Wissenschaft, kurz alles, was die Zivilisation aufzuweisen hat.

Trotz aller dieser Bombardements und trotz der unverschämten Unterstützung durch die faschistischen Länder -- Deutschland, Italien und Portugal -- WERDEN SIE NICHT IN MADRID EINDRINGEN.

Die Tatsachen, die in diesen 18 Tagen der heldenhaften Verteidigung durch unsere Streitkräfte vorgefallen sind, haben uns zu der Überzeugung gebracht, dass die Hauptstadt der spanischen Republik UNEINNEHMBAR IST.

So ist, in grossen Umrissen, die Lage in dem Moment, wo wir diese Zeilen an Euch richten."

Beilage:

Redaktioneller Informationsdienst, Eisenbahner, No. 8
" " Kraftfahrer No. 5

Eisenbahner, No. 6
Aus den Organisationen, No. 18
Kraftfahrer No. 8