



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

Nr. 13.

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

Amsterdam, den 20. Juni 1930.

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

Dieser Pressebericht erscheint in deutscher, englischer, französischer, schwedischer und spanischer Sprache, sowie in Esperanto.

EISENBAHNER.

Ein Angriff auf die Machtstellung der österreichischen Eisenbahnerorganisation. (ITF) Die österreichische Eisenbahnerorganisation zeichnet sich unter allen Eisenbahnergewerkschaften besonders durch ihre grosse wirtschaftliche Macht aus. Als 1923 die österreichischen Eisenbahnen in die Form eines wirtschaftlichen Selbstverwaltungskörpers gekleidet wurden, sicherte die Gewerkschaft sich ein weitgehendes Mitspracherecht. Die Errungenschaften der Revolution wurde durch das Eisenbahngesetz als erworbenes Recht bezeichnet. Das Gesetz bestimmt, dass an den bestehenden Arbeitsbedingungen und Rechtsverhältnissen nichts geändert werden darf ohne ausdrückliche Vereinbarung zwischen der Leitung des Unternehmens und den Organisationen des Personals.

Diese Machtstellung ist der österreichischen Reaktion seit langem ein Dorn im Auge. Die Regierung hat dem Wunsche der Reaktion willfahren und am 12. Juni eine Gesetzesvorlage unterbreitet, wodurch das bestehende Gesetz dahin abgeändert wird, dass Regierung und Parlament wieder in die Beziehungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und den Gewerkschaften des Personals eingreifen können. Ursprünglich war nur an Eingriffsrecht der Regierung gedacht, der das Recht, bestehende kollektive Vereinbarungen durch anders lautende Verordnungen zu ersetzen eingeräumt werden sollte.

Der Gesetzentwurf schreibt eine Neuregelung der Dienstverhältnisse, sowie eine Abänderung der Personalvertretungsvorschriften vor, durch welche der Einfluss der höheren Beamten gesteigert und der Verwaltung die "erforderliche Freiheit in der Personalwirtschaft wiederzugeben" werden soll.

Gegen diese Absichten setzt die österreichische Eisenbahnergewerkschaft sich heftig zur Wehr und findet im Parlament die kräftigste Unterstützung der sozialdemokratischen Partei. Bezeichnend ist, dass selbst die zahlenmässig schwachen Gewerkschaften christlicher und nationalistischer Richtung sich gegen die Absichten der Regierung wehren. Die österreichische Eisenbahnerschaft ist in hellem Aufruhr und trachtet die bevorstehende parlamentarische Behandlung des Gesetzentwurfes durch Kundgebungen zu beeinflussen.

Arbeitsmangel in englischen Eisenbahnwerkstätten. (ITF) Trotz Einführung der Kurzarbeit spitzt sich die Lage in den englischen Eisenbahnwerkstätten zu. Namentlich melden die Werkstätten, der London-Midland and Scottish Railway einen Ueberfluss an Arbeitern, vorerst von 400 Mann. Der Vorschlag, die Arbeitszeit weiter einzuschränken, ist nicht durchführbar, da es sich nicht um eine vorübergehende Notlage handelt. Diese Arbeitseinschränkung ist eine späte Wirkung der 1923 erfolgten Verschmelzung der Eisenbahngesellschaften und der damit einhergehenden rationelleren Verteilung der Arbeiten auf die Werkstätten und Rationalisierung der einzelnen Werkstättenbetriebe.

Ein Erfolg des Spanischen Eisenbahnerverbandes. (ITF) Ein königlicher Erlass vom 31. Mai d. J. besiegelt endgültig eine Niederlage der spanischen Eisenbahngesellschaften. Durch einige Jahre hindurch hatten die Gesellschaften die arbeitszeitgesetzlichen Vorschriften nach

Ihrer Fassung ausgelegt und viele Ueberstunden nicht bezahlt. Dem spanischen Eisenbahnerverbande gelang es, unter der Diktatur eine Verurteilung der Gesellschaften zur Bezahlung der strittigen Ueberstunden zu erzielen. Der rückständige Ueberstundenlohn, ein Betrag von 48 Millionen Pesetas, wurde jedoch nur teilweise ausgezahlt. Auf Antrag der Eisenbahngesellschaften wurde durch Regierungsverordnung vom 13. April 1927 eine Unterstützungskasse errichtet, welcher 22 Millionen der Ueberstundengelder geschenkt wurden.

Die spanische Eisenbahnerschaft hatte jedoch keinen Bedarf an einer ausschliesslich durch die Arbeitgeber verwalteten Wohltätigkeits-einrichtung, die doch nur ein Instrument reaktionärer Vetterwirtschaft werden sollte. Der spanische Eisenbahnerverband unternahm eine Aktion gegen diesen Willkürakt und erzwang schliesslich die grundsätzliche Entscheidung für die Aufhebung der Kasse. Es wurde eine Liquidierungskommission eingesetzt und dem Eisenbahnerverbande eine Vertretung in derselbe eingeräumt.

Der Vorschlag der Liquidierungskommission, die Gelder ihren rechtmässigen Eigentümern individuell zurückzuerstatten, ist nunmehr durch königliche Verordnung vollstreckbar erklärt worden. Die Liquidierungsarbeit ist jedoch dadurch erschwert, dass die Gelder in Wertpapieren (Eisenbahnschuldverschreibungen) angelegt sind. Ein massiver Verkauf würde eine Entwertung herbeiführen. Die Regierung schliesst sich einem Vorschlage der Kommission an und empfiehlt den bestehenden sozialen Fürsorgeeinrichtungen, die Papiere zu erwerben und nur nach und nach auf den Markt zu bringen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Fuhrmanns- und Kraftfahrerstreik in Carcassonne - Frankreich. (ITF)
Die Fuhrleute und Lastkraftwagenführer Carcassonnes streiken um eine Erhöhung ihres Wochenlohnes von 170 auf 200 Franken, die Aushilfschauffeure um eine solche von 150 auf 180 Franken. Die Unternehmer weigern sich hartnäckig, irgendwelche Zugeständnisse zu machen. Sie haben versucht, die Streikbewegung zu brechen, indem sie einige Wagen in den Verkehr brachten, die von Personen ohne Führerschein gelenkt werden. Die Beschwerden des Verbandes darüber bei den Behörden halfen nichts. Nach "Le Populaire" vom 4. d. M. war das Streikkomitee sogar Augenzeuge davon, wie die Polizei den Streikbrechern gewissermassen als Schutzgeleit folgte.

Der Kampf der polnischen Kraftfahrer für den Achtstundentag. (ITF)
Obwohl das Washingtoner Achtstundentagabkommen vom polnischen Parlament schon i. J. 1919 ratifiziert wurde, fand es bisher auf die Kraftfahrer keine Anwendung. Auf Veranlassung des polnischen Kraftfahrerverbandes hat das Arbeitsministerium einen Vorschlag zu einem Nachtragsgesetz über den Achtstundentag im Kraftfahrergewerbe ausgearbeitet, der auch dem Kraftfahrerverband zur Aeusserung übermittelt wurde. Nach dem Gesetzantrag hätte der Achtstundentag nur für die Lastkraftwagen- und Autobuslenker Geltung, nicht aber für die Kraftdroschkenführer, welche eine grosse Mehrheit der Kraftfahrer bilden. Ferner sollen die Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten nicht in die Arbeitszeit eingerechnet werden, was praktisch dennoch eine zehnstündige Arbeitszeit im Tag bedeuten würde. Der polnische Kraftfahrerverband sieht in dem Vorschlag eine Provokation und fordert daher alle seine Ortsgruppen auf, Kraftfahrerversammlungen einzuberufen, um gegen den Vorschlag zu protestieren und eine zufriedenstellende Regelung der Arbeitszeit im Kraftfahrbetrieb zu fordern.

Die Arbeitszeit im amerikanischen Lastkraftwagenbetrieb. (ITF) In einer Erklärung des Strassenverkehrsministers von Ontario (Kanada) wurde die übermässig lange Arbeitszeit der Lastkraftwagenführer als Hauptursache der zahllosen Unglücksfälle bezeichnet. Falls keine Besserung der Zustände einträte, müsste die Arbeitszeit gesetzlich festgelegt werden.

In Toronto, der Hauptstadt Ontarios, wo die Lastwagenführer vor kurzem eine Organisation gegründet haben, arbeiten viele verheiratete Männer 90 Stunden in der Woche gegen einen Lohn von \$22, und andere 70 Stunden bei einem Wochenlohn von ~~XX~~ \$ 15.-

Auszeichnung für Omnibusführer der Londoner Omnibusgesellschaft. (ITF) 71 Omnibusführern dieser Gesellschaft, denen in den letzten

10 Jahren kein Unglücksfall passiert ist, wurde anlässlich der Mitte Mai in London von der National Safety First Association veranstalteten Volks-Sicherheits-Woche durch den Londoner Bürgermeister eine goldene Medaille verliehen.

Verkehrsunterricht und Verkehrswacht in England. (ITF) Laut dem Jahresbericht der National Safety First Association ist im Jahre 1929 eine 32 Seiten umfassende Flugschrift mit den Verkehrsvorschriften und Regeln der Verkehrshöflichkeit in 2 1/4 Millionen Exemplaren bei der Ausstellung von Führerscheinen kostenlos verteilt worden. An einem Wettbewerb der vorgenannten Organisation, wobei Abhandlungen über die Verkehrssicherheit geschrieben werden mussten, haben sich 250 000 Schulkinder beteiligt.

Die Entwicklung des Kraftverkehrs in der Republik Argentinien. (ITF) Die jüngsten Statistiken geben die Zahl der Anfang 1929 in der Republik Argentinien vorhanden gewesenen Kraftfahrzeuge mit über 400 000 an. Eingeführt wurden in den Jahren 1919 bis 1928:

	<u>Kraftfahrzeuge</u>		<u>Kraftfahrzeuge</u>
1919	4 594	1924	37 913
1920	13 938	1925	64 698
1921	9 743	1926	54 432
1922	15 979	1927	52 381
1923	80 024	1928	73 071

Vonden 73 071 im Jahre 1928 eingeführten Kraftfahrzeugen waren 20 008 Lastwagen.

In diesem Jahre gab es in der Hauptstadt Buenos Aires 30 735 Kraftwagen, 8032 Lastkraftwagen, 383 Krafträder, 1199 Pferdedroschen und 14 171 Fuhrwerke.

Unfälle im regelmässigen Luftverkehr in Deutschland. (ITF) Das Reichsverkehrsministerium, Abteilung Luftfahrt, hat vor kurzem eine Unfallstatistik für das Jahr 1929 herausgegeben. Von den 8 Unfällen mit Personenschäden im planmässigen Luftverkehr sind 2 auf Motorstörung und 6 auf Witterungseinflüsse zurückzuführen. Insgesamt wurden dabei 7 Fluggäste getötet und 8 verletzt. Von der Besatzung fielen 4 Mitglieder zum Opfer, während weitere 2 verletzt wurden. Es entfallen von den 10.418.745 geflogenen Kilometern und 96 833 beförderten Fluggästen 1 488 392 bzw. 1 302 343 geflogene Kilometer und 13 833 bzw. 12 104 beförderte Fluggäste auf einen getöteten oder verletzten Fluggast.

Lohnerhöhung bei der Berliner Verkehrs-A.-G. (ITF) Die Lohnbewegung der Arbeiter in den Gemeindebetrieben Berlins führte, nachdem verschiedene tarifliche Schiedsinstanzen angerufen werden mussten, zu einer Lohnerhöhung für die Kammereiarbeiter und der Arbeiter bei den städtischen Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerken. Der Aufsichtsrat der Berliner Verkehrs-A.G. lehnte jedoch ab, den Verkehrsarbeitern eine ähnliche Aufbesserung zuzugestehen, weshalb sich die Ortsverwaltung Berlin des Gesamtverbandes an den gesetzlichen Schlichtungsausschuss Gross-Berlins wandte, der durch Schiedsspruch vom 7. Juni den tariflichen Stundenlohn der Fahrer im Personen-, Post-, Rangierdienst usw. und der Handwerker von über 21 Jahren mit Rückwirkung ab 6. April um 2 Pfennig und ab 5. Oktober d. J. um einen weiteren Pfennig erhöhte, d.h. bei den ersteren Gruppen auf 117 bzw. 118 und bei der letzteren auf 124 bzw. 125 Pfennig. Für die übrigen Gruppen gilt weiterhin die bisherige prozentuale Staffelung. Das Abkommen gilt bis 31. März 1931.

Tagung des Verbandes der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr in der Tschechoslowakei. Am 11. und 12. Mai wurde in Aussig der 4. ordentliche Verbandstag dieser Gewerkschaft abgehalten, wo Kollege Forstner-Oesterreich die I.T.F. vertrat. Der Tätigkeitsbericht wies einen Zuwachs an Mitgliedern von 5 188 Ende 1927 auf 6 214 Ende 1929 auf. Nach Annahme des Kassenberichtes referierte Genosse Macoun über die "Gegenwartsaufgaben der Gewerkschaften". U.a. wurde eine Statuten- und Geschäftsordnungsänderung beschlossen.