

PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

Nr.14

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186 ~~Amsterdam, den~~ 4. Juli 1930.

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

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

EISENBAHNER.

Die Privatindustrie bedroht die Löhne auf den kanadischen Eisenbahnen. (ITF) Infolge schlechter Organisationsverhältnisse sind die Löhne in vielen kanadischen Lokomotiv- und Waggonfabriken bedeutend niedriger als in den Eisenbahnwerkstätten. Grosse Reparaturarbeiten wandern daher oft zu diesen Fabriken ab.

Dies beunruhigt die Eisenbahnergewerkschaften in hohem Grade, denn ausser dem Arbeitsverlust für die Eisenbahnwerkstätten droht auch Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Die beteiligten Eisenbahnergewerkschaften haben eine rege Werbekampagne unter den Arbeitern der privaten Fabriken unternommen. Ferner wird getrachtet, die Staatsbahnverwaltung zu bewegen, in die Verträge über Lieferungen und Arbeiten seitens der Privatindustrie Lohnklauseln aufzunehmen.

Eine Streikbewegung gegen die Arbeitseinschränkung in den Warschauer Eisenbahnwerkstätten. (ITF) Infolge eines grossen Betriebsrückganges an den polnischen Staatsbahnen hat die Eisenbahnverwaltung beschlossen, die Arbeitszeit in den Eisenbahnwerkstätten auf 5 und 4 Tage in der Woche herabzusetzen. Diese Zwangsmassnahme hat unter den Werkstättenarbeitern, deren wirtschaftliche Lage jetzt schon als schlecht bezeichnet werden kann und durch die Arbeitseinschränkung noch weiter verschlechtert wird, grosse Beunruhigung hervorgerufen. Diese steigerte sich noch, als bekannt wurde, dass die Arbeitseinschränkung nicht als eine vorübergehende, sondern gewissermassen als dauernde Massnahme betrachtet werden kann. Die Erbitterung darüber wurde so gross, dass die Werkstättenarbeiter im Hauptbahnhof Warschau am 25. Juni die Arbeit niederlegten und die Wiedereinführung der normalen Arbeitszeit verlangten. Eine Deputation des polnischen Eisenbahnerverbandes, bestehend aus 2 Mann, begab sich in das Verkehrsministerium, um die Forderung der Arbeiter vorzubringen. Da diese zur Antwort bekam, dass unter den gegebenen Verhältnissen an eine Aufhebung der Arbeitseinschränkung in den nächsten Wochen nicht zu denken sei, verlangten die Vertreter der Arbeiter, dass das Ministerium alles daransetzen soll, die Arbeitszeit sobald als möglich ihrer normalen Dauer nahezubringen und während der Krise den Arbeitern Urlaube von mindestens 7 Tagen zu gewähren. Verhandlungen sind noch im Gange.

Anschlag auf die Arbeitsbedingungen in Australien. (ITF) Die Betriebsergebnisse der australischen Bahnen stellen die Regierungen der Bundesstaaten nicht immer zufrieden.

Die Regierung von Neu-Süd-Wales sah sich veranlasst, einen Eisenbahndiktator zu berufen. Nach einigen Monaten fand dieser keinen anderen Ausweg als Ersetzung der 44-Stundenwoche durch die 48-Stundenwoche und Herabsetzung der Löhne um 10%. Er unterhandelte dieserhalb mit den Gewerkschaften, dem Eisenbahnerverband und einer Anzahl Handwerkerberufsverbände; von letzteren hatten

schon mehrere ihre Zustimmung zur Herabsetzung der Löhne von wöchentlich 48 auf 44 Stundenlöhne gegeben.

Nach langwierigen Beratungen gab der Eisenbahnerverband die Antwort, er habe nichts wegzugeben, weder Arbeitszeit noch Löhne. Zwei Tage nach Empfang dieser Antwort wurde die 44-Stundenwoche auf den Eisenbahnen von Neu-Süd-Wales aufgehoben. Um den sich aus dieser Massnahme ergebenden Personalüberschuss etwas zu verkleinern, wurde ferner angeordnet, dass jeder Bedienstete jede zehnte Woche feiert.

In Queensland stellte der Eisenbahnkommissar einen Antrag an die Schlichtungsbehörden um Aufhebung der 44-Stundenwoche für einen Teil des Personals und Herabsetzung der Stundenlöhne in dem Masse, dass der Lohn für 48 Stunden der gleiche sei wie für 44 Stunden. Die Schlichtungsbehörde hat dem ersten Teil des Antrages stattgegeben. Über die Herabsetzung der Löhne soll später beschlossen werden, aber es besteht kein Zweifel, dass auch das bewilligt wird.

In Eisenbahnerkreisen herrscht böses Blut und es ist nicht ausgeschlossen, dass es zu Kämpfen kommt. In einer Rede am Rundfunk erklärte der Vorsitzende des Eisenbahnerverbandes für Neu Südwest: "Trotz der Drohungen des Eisenbahnoberkommissars weigern wir uns, die Rechte unserer Mitglieder aufzugeben und wir werden die uns zu Gebote stehenden Mittel gebrauchen um den Erfolg seiner Angriffe auf die Arbeiterschaft zu verhindern."

Der Eisenbahnerverband in Queensland sieht eine besondere Gefahr in der Taktik des Kommissars und der Schlichtungsbehörde, das Personal nur gruppenweise anzugreifen. So sollen die Bürobebediensteten und Techniker, Werkstätten- und Streckenarbeiter, Arbeiter in Magazinen, Kühlhäusern und der Bauabteilung die 44-Stundenwoche behalten. Dagegen wird die Arbeitswoche des Betriebs- und Verkehrs-personals auf 48 Stunden heraufgesetzt. In einem Leitartikel des Organs der Sektion Queensland des Australischen Eisenbahnerverbandes heisst es: "Alle möglichen Massnahmen müssen getroffen werden um die Durchführung des Beschlusses zu verhindern. Die Folgen der Annahme sind so weittragend für die Eisenbahner und die Arbeiter im allgemeinen, dass an ein Hinnehmen des Beschlusses nicht zu denken ist. Die Eisenbahner würden sich des Verrates ihrer eigenen Sache und der der ganzen Arbeiterklasse schuldig machen, wenn sie den Beschluss ohne Kampf hinnehmen würden."

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Statistisches über die amerikanischen Kraftfahrzeuge. (ITF) Nach einer kürzlich veröffentlichten Statistik hat sich der amerikanische Automobilbestand von 1928 bis 1929 um 8% vermehrt. In den Vereinigten Staaten waren 1929 26 501 443 Kraftfahrzeuge im Betrieb. An Zulassungsgebühren, Strafen, Gebühren für die Erteilung von Führerscheinen usw. vereinnahmte der Staat 347 843 543 Dollars, wovon er für Verwaltungsgebühren und ähnliche Unkosten 24 505 737 Dollars für sich behielt. Die übrigen 323 337 806 Dollars werden für die Verbesserung des Automobilstrassennetzes verwendet. Die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge beträgt im Staate New York 2 263 359, in Kalifornien 1 974 431 und in Ohio 1 766 641.

Vom Autodiebstahl. (ITF) Im Jahre 1929 wurden in New York 10 064 Kraftwagen gestohlen; mit dieser Zahl überflügelt New York alle Städte der Welt. 40% der Diebe konnten erwischt werden. Im Neuyorker Verbrecheralbum sind die Porträts von 1900 gewerbsmässigen Autodieben, 6 500 des Autodiebstahls Verdächtigen und 3 000 Hehlern enthalten. Ein gewisser White hat in 7 Monaten — bis zu seiner Verhaftung — 608 Autos gestohlen und verkauft, also etwa 3 im Tage.

Lohnkonflikte in französischen Häfen. (ITF) Die Kabeljau-Sortierer in La Pallice verlangen eine Lohnerhöhung von Fr. 33.50 auf Fr. 37.—, welcher Satz den in der Löschung von Trawlern beschäftigten Arbeitern ausbezahlt wird; am 18. Juni legten sie die Arbeit nieder. Die Löscharbeiten an 4 grossen Trawlern wurden aufgehoben, sodass 300 Personen, worunter 142 Männer, nicht arbeiten konnten.

x

Infolge des Rückganges der Indexziffer für die Lebenshaltung im Nord-Departement von 7.25 (1. Oktober 1929) auf 7.02 (1. Mai d.J.)

ist der Taglohn der Dünkirchener Hafenarbeiter ab 17. Mai von 43,50 auf 42,50 Franken und die Akkordlohnsätze entsprechend herabgesetzt worden.

x

Durch einen Schiedsspruch in einem Streitfall über die Auslegung eines zurzeit geltenden Spruches wurde den Hafenarbeitern von St. Nazaire eine Lohnerhöhung von 0,80 Fr. gewährt, was eine Erhöhung ihres Taglohnes von 40 auf 40,80 Fr. bei achtstündiger Arbeitszeit bedeutet.

x

Nach einem viermonatigen Kampfe haben die Kohlschaufler von Le Havre am 1. April die Arbeit zu dem neuen Lohnsatze von Fr. 22,50 pro vierstündige Schicht wieder aufgenommen. Vor der Bewegung betrug der Lohnsatz 20,25 Fr.

Verkehrsrückgang in Berlin. (ITF) Die kürzlichen Tariferhöhungen der Berliner Verkehrs-A.-G. haben in den letzten Monaten einen starken Verkehrsrückgang verursacht. Dieser Rückgang geht deutlich aus nachstehendem Vergleich der Verkehrszahlen im März 1930 mit denjenigen im März 1929 hervor:

	März 1930. (Millionen Fahrgäste)	März 1929. (Millionen Fahrgäste)
Strassenbahnen.....	65,1	75,9
Untergrundbahnen.....	22,4	24,8
Kraftomnibusse.....	23,4	23,0
Stadt-, Ring- u. Vorortbahnen	38,7	32,1
	149,6	155,8

Hieraus ist ersichtlich, dass sich der Rückgang bei den Strassen- und Schnellbahnen bemerkbar macht, während der Omnibusverkehr leicht zugenommen hat. Die Stadt-, Ring- und Vorortbahnen haben in den letzten Monaten eine dauernde Verkehrszunahme aufzuweisen, was hauptsächlich der Elektrifizierung und der moderneren Betriebsweise zuzuschreiben ist. Durch diese Verkehrszunahme beläuft sich der Gesamtrückgang auch nur auf 4%.

Die Strassenbahn als Rückhalt öffentlicher Verkehrsunternehmen. (ITF) In der Generalversammlung der Hamburger Hochbahn A.-G. (welche auch die städtischen Strassenbahnen und Omnibusse betreibt) teilte der Vorsitzende mit, dass die Finanzierung des Ausbaues des Strassenbahn- und Autobusbetriebes wesentlich durch die amerikanische Dollaranleihe von 8 Millionen erfolgt sei, während der Ausbau der Untergrundbahnstrecke die hohen Anleihezinsen nicht vertrage. Die aus diesem Grunde erhobene Fahrgeldabgabe habe bereits 10 Millionen aufgebracht. Schliesslich erklärte er noch, die hohen Betriebskosten ermutigten kaum zu einem weiteren Ausbau des Autobusbetriebes; die Strassenbahnen müssten noch auf lange Zeit hinaus den finanziellen Rückhalt des öffentlichen Verkehrsunternehmens bilden.

Die belgischen Strassen- und Kleinbahnbediensteten protestieren gegen die Verschleppung der Arbeiten der Paritätischen Nationalen Kommission. (ITF) Um einen Meinungs austausch herbeizuführen hat der belgische Zentralverband des Strassen- und Kleinbahnpersonals auf die Tagesordnung seines nächsten Kongresses die Frage des Personalstatuts gesetzt. Die genannte Kommission sollte bekanntlich in einem Jahre ein Personalstatut aufstellen. Heute, drei Jahre nach dem Erlass des Gesetzes, welches die Schaffung eines Personalstatuts vorsieht, hat sie nur einige Kapitel behandelt, während die wichtigen Fragen des Disziplinarwesens und der Pensionsregelung noch erledigt werden müssen. Die Organisation schreibt diese langsame Abwicklung zwei Umständen zu:

- 1.) sind in fast allen Sitzungen nur die Lohnfragen diskutiert worden und
- 2.) tritt die Kommission nicht oft genug zusammen.

Der Ortsgruppenkongress der Provinz Hennegau welcher am 22. Juni in Tournai abgehalten wurde, hat in Entschliessungen gegen diese Sachlage protestiert und vom nächsten Kongress des belgischen Zentralverbandes verlangt, bei der Kleinbahngesellschaft darauf zu bestehen, dass die Sitzungen der paritätischen Kommission öfter abgehalten werden und dass der Frage der Pensionsregelung die nötige Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Protest des Personals der Pariser Untergrundbahn gegen Gleichstellung mit den städtischen Angestellten. (ITF) Der Pariser Magistrat hat einem Vorschlag der Untergrundbahngesellschaft gemäss im Dezember v. J. einen Vorschlag auf Gleichstellung des Personals der Untergrundbahn mit demjenigen der Stadt Paris angenommen. Da dieser Vorschlag demnächst in der gemischten Kommission besprochen werden soll, haben die Arbeiter und Angestellten bei der Untergrundbahn in zwei am 3. Juni abgehaltenen Versammlungen energisch gegen die von der Gesellschaft beabsichtigte Gleichstellung protestiert und erklärt, sie könnten den Vorschlag nicht ohne wesentliche Aenderungen akzeptieren. Ihren Delegierten in der gemischten Kommission ist ein entsprechender Auftrag erteilt worden.

SEELEUTE.

Versammlung indischer Seeleute in London. (ITF) Unter dem Vorsitz des Kollegen J. Henson vom englischen Transportarbeiterverband, der Vorsitzender unseres Seeleutebeirats ist und unter den indischen Seeleuten in England eine rege Agitation betreibt, fand am 12. Juni in London eine gut besuchte Versammlung indischer Seeleute statt. Von den unserer Internationale angeschlossenen Seemannsverbänden in Indien waren die Kollegen Daud, Vertreter der indischen Seeleute auf der XIII. Internationalen Arbeitskonferenz, Ally, Nubbyer und andere Kollegen anwesend. Sämtliche sprachen sich für die Schaffung eines indischen Seemannsverbandes in London aus, der unter Leitung der Seemannsverbände von Kalkutta und Bombay stehen sollte. Es wurde eine diesbezügliche Resolution angenommen und die Kollegen Daud und Ally ermächtigt, die Angelegenheit mit dem englischen Landesverband der Seeleute zu besprechen.

Boycott der norwegischen Walfischfänger. (ITF) Nachdem es dem norwegischen Matrosen- und Heizerverband nicht gelungen ist, für die im Walfischfang beschäftigten Arbeiter einen Kollektivvertrag abzuschliessen, sah sich der Verband gezwungen, über die betreffenden Fanggesellschaft/den Boycott zu verhängen. Es müssen noch eine ganze Reihe von Fragen geregelt werden, bis die Arbeitsverhältnisse der Walfischfänger denjenigen der Arbeiter an Land annähernd gleichkommen. Die Flotte für den Walfischfang liegt z. Zt. still, da auf die Fischsaison gewartet wird. Die Blockade wirkt sich daher erst aus, wenn die Flotte ausfahren soll. Der Verband lehnte jegliche Verantwortung für die ihm von den Arbeitgebern aufgezwungene Massnahme ab.

Da noch eine gute Zeit vergehen wird, ehe die Fangsaison beginnt, ist es möglich, dass der Streitfall bis dahin noch aus der Welt geschafft wird.