



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61 Nr. 16.

FERNSPRECHER 80186 — Amsterdam, den 1. August 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.

Verweigerte Auskunft. (ITF) Die ungarische Gesellschaft für Auslandspolitik und für den Völkerbund, Vorsitzender: Graf A. Apponyi, Ex-Minister in Ungarn, wandte sich dieser Tage auch an die Internationale Transportarbeiter-Föderation mit dem Ersuchen, ihr Auskunft über die Tätigkeit der I.T.F. und ihrer Organisationen in Ungarn, sowie die Namen und Adressen ihrer in diesem Lande lebenden führenden Personen zukommen zu lassen.

Das Sekretariat der I.T.F. hat darauf mitgeteilt, dass es im Hinblick auf die Art und Weise, wie Ungarn sich an die Bestimmungen des Friedensvertrages über das Recht der beruflichen Vereinigung hält, sich weigert, die verlangten Auskünfte zu geben.

Zur näheren Begründung ihres Verhaltens erinnert die I.T.F. in ihrem Schreiben daran, dass dem ungarischen Eisenbahnpersonal nicht nur das Recht vorenthalten wird, sich frei zu organisieren, sondern dass es auch keine Zeitung zur Wahrung seiner Interessen herausgeben darf. Dieses Unrecht wird noch verschlimmert durch den Umstand, dass Herr Apponyi, damals ungarischer Minister, auf die Schritte der I.T.F. und auf die persönlichen Bemühungen des Herrn Albert Thomas, Direktor des Internationalen Arbeitsamtes in Genf, hin versprochen hat, dass man den ungarischen Eisenbahnern nicht mehr länger verweigern werde, eine Zeitung herauszugeben und dass trotzdem einflussreiche Personen bei den ungarischen Staatsbahnen dafür gesorgt haben, dass dieses Versprechen nicht gehalten wurde.

Wegen der Verfolgungsmassnahmen der ungarischen Regierung gegen die Eisenbahner in Form von Entlassungen, Gefängnisstrafen u. dgl., was sie zur Organisierung auf illegalem Wege zwingt, glaubt das I.T.F. Sekretariat, im Interesse der Sicherheit ihrer Mitglieder die verlangten Auskünfte nicht geben zu können.

TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Ende des Kraftfahrerstreiks in Carcassonne - Frankreich. (ITF) Die bereits in Nr. 13 erwähnte Streikbewegung wurde nach 26tägigem schwerem Kampfe eingestellt. Obgleich die Forderungen nicht restlos bewilligt wurden, kann von einem beträchtlichen Erfolg gesprochen werden. Verschiedene Firmen bezahlen den vollen verlangten Lohnsatz von 200 Franken wöchentlich für Lastkraftwagenführer und 180 Franken für Hilfschauffeure, andere standen 180, bzw. 160 Franken zu zuzüglich 10 Franken Prämie, wenn das Mittagessen ausserhalb des Wohnorts eingenommen werden muss, Weintransporte ausgenommen.

Die erst seit 2½ Jahren bestehende örtliche Organisation der Kraftfahrer, Fuhrleute und Gehilfen vermochte in dieser Zeit die Wöchentlichelöhne von 120 auf 180 und 200 Franken hinaufzubringen, ein Beweis dafür, dass sie die nötige Stosskraft besitzt.

Eine staatliche Kommission in Holland für eine gesetzliche Arbeitszeitregelung der Kraftfahrer. (ITF) Eine im Jahre 1923 ernannte staatliche Kommission, welche die Aufgabe hat, zu untersuchen, wie die öffentlichen Verkehrsmittel in ökonomischer Hinsicht am besten für den Personen- und Warenverkehr dienstbar gemacht werden können,

hat dieser Tage ihren zweiten Bericht veröffentlicht. Von den Schlussfolgerungen in diesem Bericht ist für die Chauffeure diejenige am wichtigsten, worin den betreffenden Regierungstellen empfohlen wird einer Arbeitszeitregelung für die Chauffeure im allgemeinen und für die Lastwagenführer im besonderen grössere Aufmerksamkeit zu schenken. Demnach hat auch diese Kommission eingesehen, dass es ein unhaltbarer Zustand ist, die Chauffeure, und vor allem die Lastwagenführer 12,15 und noch mehr Stunden täglich hinter Steuer zu bannen.

In dem ersten Bericht der Kommission hat diese ausser einer Regelung der Konzessionserteilung für interkommunale Autobusse auch Massnahmen im Interesse der Verkehrssicherheit der Fahrgäste empfohlen, zu welcher letzteren die Regelung der Dienst- und Ruhezeit sowie der freien Tage für Autobusführer gehörte. Es kam daraufhin, allerdings erst nachdem sich die holländischen Kollegen in der Zweiten Kammer und vor allem Kollege Van Braambeek, Sekretär des holländischen Eisen- und Strassenbahnerverbandes, der auch Sitz in erwähnter Kommission hat, energisch dafür ins Zeug gelegt hatten, im Jahre 1926 eine gesetzliche Regelung zustande. Die holländischen Kollegen Kraftfahrer hoffen, dass der jetzige Verkehrsminister den Wünschen der Staatskommission mehr Rechnung tragen wird, als dies bei seinem Vorgänger der Fall war.

Keine Höchstgeschwindigkeitsgrenze in England. (ITF) Das englische Unterhaus hat einen Antrag auf Festsetzung der Fahrgeschwindigkeitsgrenze auf 35 Meilen (gut 56 km) in der Stunde mit 180 gegen 99 Stimmen abgelehnt. Der Antrag wurde unterstützt vom Londoner Grafschaftsrat, von der Fussgänger-Vereinigung und vom nationalen Radfahrerverein.

Neue Höchstgewichte und Höchstgeschwindigkeiten für Lastkraftwagen in Deutschland. (ITF) Durch die kürzliche Erhöhung der Höchstgewichtsgrenze für Lastkraftwagen -- diese ist nach fünfjährigen Verhandlungen vom Verkehrsausschuss des Reichstages genehmigt worden -- ist in Deutschland diese Quelle ständiger Uebertretungen der Kraftfahrer aus der Welt geschafft worden. Für zweiachsige Lastkraftwagen mit normalem Aufbau beträgt die Grenze jetzt 10,8 t Gesamtgewicht und für Fahrzeuge mit Sonderaufbauten oder einer mechanisch betriebenen Kippvorrichtung 11,8 t. Für Dreiaxser ist künftig ein Höchstgewicht von 16 t zulässig. -- Durch eine weitere neue Bestimmung wird ein wesentlicher Unterschied hinsichtlich der Höchstgeschwindigkeiten für Fahrzeuge mit und ohne Luftbereifung gemacht. Bisher war die Geschwindigkeit von Fahrzeugen über 5,5 t Gesamtgewicht auf 30 km/st beschränkt; diese Beschränkung ist jetzt für luftbereifte Fahrzeuge aufgehoben. Innerhalb geschlossener Ortsteile beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km, doch nicht luftbereifte Fahrzeuge dürfen künftig nur 25 km, und mit Anhänger nur 16 km innerhalb geschlossener Ortsteile fahren.

Die portugiesischen Chauffeure versuchen ihre Lage zu verbessern. (ITF) Der Kraftfahrer-Verband von Süd-Portugal hat gemeinsam mit einer Anzahl anderer Kraftfahrerverbände dem Minister für Handel und Verkehr dieses Landes eine Denkschrift überreicht, worin sie sich darüber beschwerten, dass im neuen Strassenverkehrsgesetz kein Unterschied zwischen Amateur- und Berufsfahrer gemacht wird und dadurch der Zustrom unbefugter Personen zum Kraftfahrberufe gefördert wird. Ferner wird bemängelt, dass die Prüfungen zur Erlangung des Führerscheines unzweckmässig und dass die privaten Chauffeurschulen, welche die Bewerber vorbereiten, mangelhaft und unzuständig sind. Folgende Forderungen sind eingereicht worden:

- 1.) Zwischen Amateur- und Berufsfahrer muss ein genauer Unterschied gemacht werden.
- 2.) Die Fahrchullehrer müssen fähige Personen sein, einer strengen, besonderen Prüfung unterzogen werden und eine Fahrpraxis von mindestens 10 aufeinanderfolgenden Jahren hinter sich haben.
- 3.) Die amtlichen Prüfungen, welche der Erteilung des Führerscheines vorausgehen, müssen so streng wie möglich sein und die Berufsberatungsstelle sollte vorher alle Bewerber daraufhin prüfen, dass sie die notwendigen körperlichen und geistigen Eigenschaften besitzen.

Interesse in England für die Zusammenlegung deutscher kommunaler Verkehrsbetriebe. (ITF) Der englische Verkehrsminister hat die Gemeinde Glasgow ersucht, ihm ein Exemplar des Berichtes der Delegation des Verkehrsausschusses zu verschaffen, die im Februar d. J. eine Reise nach Berlin zum Studium der Verschmelzung der Berliner Verkehrsunternehmen unternommen hat. Der Minister hat einen Plan ausgearbeitet, welcher die öffentliche Verwaltung und den gemeinwirtschaftlichen Betrieb der Londoner öffentlichen Verkehrsdienste bezweckt. (S. auch die "I.T.F." vom Januar 1930).

Strassenbahnerstreik in Calais - Frankreich. (ITF) Seit Anfang Juli streiken die Strassenbahner von Calais für eine Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen. Die Strassenbahngesellschaft weigert sich, mit dem Personal zu verhandeln, was sie auch der Gemeinde gegenüber erklärt hat. Die öffentliche Meinung ist auf seiten der streikenden Arbeiter. Die Transportarbeiter-Föderation hat an die ihr angeschlossenen Lokalverbände einen Unterstützungsauftrag gerichtet.

Erfolgreicher Streik der Dünkirchener Strassenbahner. (ITF) Nach achttägigem Streik, der sich durch grösste Einmütigkeit auszeichnete, haben die Dünkirchener ~~Strassenbahner~~ ~~vereine~~ allgemeine Lohnerhöhung von Fr. 1,50 im Tag, rückwirkend ab 1. März, sowie einen achttägigen, bezahlten Urlaub im Jahre errungen. Ferner wird ein Arbeitsvertrag ausgearbeitet werden.

Argentinische Strassenbahner erzielen zwei Erfolge. (ITF) Der argentinische Strassenbahner-Verband hat, obgleich noch eine verhältnismässig junge Organisation, zwei beträchtliche Erfolge errungen. Der erste ist bei der Wahl der Arbeitervertreter in den Verwaltungsrat der Nationalen Pensionskasse zu verzeichnen. Die Kandidaten der Strassenbahner (ein Mitglied und ein Stellvertreter) wurden vom Verband und von einer die Gesellschaften vertretenden Gruppe aufgestellt. Die am .., 8. und 9. Juni vorgenommene Wahl ergab das folgende Resultat:

	<u>Stimmen.</u>
Kandidaten des Strassenbahnerverbandes	9 545
"Gesellschafts"-Kandidaten	163
Blanko-Stimmen	461
Ungültige Stimmzettel	601

Der andere Erfolg wurde hinsichtlich einer Krankenkasse der anglo-Argentinischen Strassenbahngesellschaft errungen, welche die Angestellten zum Beitritt zwang, die Beiträge von den Löhnen in Abzug brachte und ihnen in der Kassenverwaltung selbst kein Mitbestimmungsrecht einräumte. Ein Angestellter, welcher sich gegen den Abzug wehrte, wurde entlassen; der Verband liess darüber eine gerichtliche Entscheidung erwirken, auf Grund welcher die Zwangsgliederschaft und der Lohnabzug als ungesetzlich erklärt wurde. Dies bedeutet wahrscheinlich das Ende der Kasse, die sehr unbeliebt ist, weil sie die Angestellten an die Gesellschaft bindet, die lächerlich niedrige Löhne bezahlt.

Arbeitszeitverkürzung bei der Berliner Verkehrs-A.-G. (ITF) Wir haben bereits von dem Verkehrsrückgang in Berlin berichtet, wodurch für das Personal ein Arbeitsmangel entstand. Um dem abzuhelpen, wurde vor einiger Zeit ein Freier, nicht bezahlter Tag im Monat eingeführt. Jetzt wurde die Arbeitszeit von 8½ auf 8 Stunden täglich, einschliesslich Vorbereitungs-, Abschluss- und Wendezeiten, herabgesetzt. Durch Schiedsspruch vom 30. Mai sind bekanntlich die Stundenlöhne aller Gruppen mit Wirkung ab 1. April um 2 Pf. und ab 1. Oktober um einen weiteren Pfennig erhöht worden. Die Bediensteten erhalten eine monatliche Durchschnittsbezahlung für 208 Stunden, unter Zugrundelegung der ab 1. April 1930 bzw. 1. Oktober 1930 gültigen Lohnsätze (Höchstlohn nach 5 Jahren):

	<u>1. 4. 30</u>	<u>1. 10. 30.</u>
Fahrer im Strassenbahn-, Stadt- und U-Bahnbetrieb.....	RM 238,16 - 269,36	RM 240,24 - 271,44
Fahrer im Omnibusbetrieb.....	,, 256,36 - 287,56	,, 258,44 - 289,64
Schaffner im Strassenbahn- und Omnibusbetrieb.....	,, 212,16 - 243,36	,, 214,24 - 245,44

SEELEUTE,

Aufhebung des Streiks bei der Schweden-Amerikalinie. (ITF) Wie in unserer letzten Nummer mitgeteilt, kam es unter dem Verpflegungspersonal der Schweden-Amerikalinie zu einem Streik. Uns zugegangener Nachricht zufolge wurde der Streik aufgehoben und ein Kollektivvertrag geschlossen. Auf diesen Vertrag werden wir noch näher zurückkommen.

Neuer Arbeitsvertrag für das Wirtschaftspersonal bei der Norwegen-Amerikalinie. (ITF) Bisher gab es für diese Gruppe keinen Vertrag. Nachdem inzwischen die meisten dieser Kategorie dem Norwegischen Matrosen- und Heizerverband beigetreten waren, trat der Verband in Unterhandlungen mit dem Reederverein. Nach zwei Tagen schon kam der Vertrag zustande. Danach betragen die Monatsgehälter für:

Aufwärter in der Kabinen- und Touristenklasse	Kr. 85.-
Aufwärter 3. Klasse	,, 75.-
Aufwärterinnen	,, 50.-
Mantryjungen	,, 45.- bis 50.-
Reserveleute	,, 45.-

Nach dem Vertrag wird dem Personal monatlich ein halber freier Tag im Hafen gewährt. Erhält ein Seemann diese Freizeit nicht, dann wird ihm für jeden verlorenen halben freien Tag eine Entschädigung von Kr. 4.- ausbezahlt.

Personen, welche an Bord eines Fahrzeuges ohne Unterbrechung ein Jahr gearbeitet haben, erhalten einen jährlichen bezahlten Urlaub von 8 Tagen. Der Kapitän bestimmt den Zeitpunkt, an dem der Urlaub genommen wird. In Fällen, wo der Urlaub nicht gewährt werden kann, erhält der Betreffende eine Entschädigung in Höhe der für 8 Tage fälligen Gehälter.

Der Vertrag gilt bis 1. Februar 1931.

EISENBAHNER.

Die Pan-Indische Eisenbahner-Föderation nimmt teil an der nationalistischen Bewegung. (ITF) Der Generalrat der Pan-Indischen Eisenbahner-Föderation tagte am 15., 16. und 17. Juni d. J. in Simlah. Nach der Sitzung wurde folgende Resolution veröffentlicht:

"Die mit Verhaftungen und rücksichtslosen Angriffen auf nationalistische Arbeiter, die für die Erreichung des "Swaraj" kämpfen, eröffnete Politik der Regierung verdient schärfste Verurteilung. Durch Verordnungen und Unterdrückungsmassnahmen wie die Inkraftsetzung der Kriegsgesetze, bedroht die Regierung die Verwirklichung der legitimen Forderungen der Arbeiter des Landes.

"Ohne Anerkennung des Selbstbestimmungsrechtes Indiens können die Belangen der Arbeiterklasse in der zukünftigen Verfassung des Landes nicht in angemessener Weise geschützt werden. Der Generalrat der Pan-Indischen-Eisenbahnerföderation ersucht die Regierung, mit allem Nachdruck unmittelbar mit Mahatma Ghandi und den andern Vertretern der Nation zu verhandeln, die Dinge zur Zufriedenheit aller Beteiligten zu regeln, und so einem ernsten Folgen nach sich ziehenden Zustande vorzuzugun.

Der Generalrat ist der Meinung, dass kein Arbeiter an der in Aussicht genommenen "Round Table Conference" teilnehmen soll, es sei denn auf der Grundlage der von Mahatma Ghandi geforderten "wirklichen Unabhängigkeit".

Der Generalrat appelliert an alle Arbeiter des Landes, das ihrige in jeder möglichen Weise beizutragen, wie durch Boykott ausländischer Waren, Gebrauch von Khadi und Charka und Boykott alkoholischer Getränke.

Der Generalrat beschliesst, die Arbeiterorganisationen zu befragen über den Anteil, den sie weiterhin am Befreiungskampf zu nehmen haben.

Der Generalrat fordert alle Arbeitervertreter in gesetzgebenden Körperschaften und den verschiedenen Regierungsorganen auf, ihre Ämter niederzulegen."

Der britische Eisenbahnerverband gewinnt seinen ersten Streik im Kraftwagenverkehr in Irland. (ITF) Am 10. Mai d. J. proklamierte der britische Eisenbahnerverband einen Streik im Strassenverkehrsdienst der Irischen Südbahn. Dieser Dienstzweig wird durch eine private Gesellschaft (Irish Omnibus Company) betrieben.

Der Streik dauerte Wochen und Wochen, ohne eine der beiden Parteien zum Beugen zu bringen. Die Gesellschaft weigerte sich, mit der Gewerkschaft zu unterhandeln.

Nach fast zwei Monaten kam es im Eisenbahnbetrieb zu Zwischenfällen: Eisenbahner weigerten sich, Sendungen für die Omnibusgesellschaft zu befördern. Die Eisenbahngesellschaft antwortete mit Entlassungen. Spontane Streiks brachen aus und die Eisenbahner forderten das Exekutivkomitee des Eisenbahnverbandes auf, den ganzen Betrieb der Südbahn stillzulegen.

Am 21. Juli fanden Unterhandlungen mit der Eisenbahngesellschaft wegen Wiedereinstellung der Gemassregelten statt, verliefen aber ergebnislos. Darauf kündigte der Verband der Irischen Südbahn für den 22. Juli ab Mitternacht den Streik an.

Das Irische Ministerium für Handel und Industrie berief für den 22. Juli vormittags die streitenden Parteien, d.h. die Südbahngesellschaft, die Irish Omnibus Company und den britischen Eisenbahnverband zu einer Konferenz. Nach mehr als neun Stunden Verhandlungen war die Angelegenheit zugunsten des Eisenbahnverbandes entschieden. Die gemassregelten Eisenbahner wurden wieder eingestellt, die Omnibusgesellschaft erkennt den Eisenbahnverband an und stellt die Streikenden wieder ein.
