

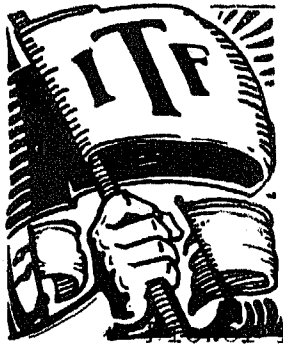
PRESSEBERICHT

30. August 1930.

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186



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

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

EISENBAHNER.

Die Wirtschaftsnot und die Eisenbahner. (ITF) Durch die ganze gewerkschaftliche Presse der Eisenbahner ertönt ein Notschrei. Entlassungen und teilweise Arbeitslosigkeit sind überall an der Tagesordnung.

Von allen Seiten berichtet man von einem Rückgang der Transport- und Verkehrsleistungen. Vom Zugförderungsdienst werden Tausende von Bediensteten in die Werkstätten und Lagerplätze abgeschoben, im Betriebsdienst entledigt man sich der überschüssigen Arbeiter, indem man sie in den Streckendiensten unterbringt.

In den Werkstätten herrscht ohnehin schon Arbeitsmangel. Gruppierung und Umgruppierung der Werkstätten, Mechanisierung der Arbeit, Vereinfachung der Arbeitsmethoden, Normierung des rollenden Materials, Serienherstellung der Ersatzteile, all das hat sich seit Jahren herausgebildet und diese Neuerungen wirken sich besonders in letzter Zeit aus. Zwei schwerwiegende, übereinander gelagerte Ursachen des Überflusses an Arbeitskräften machen sich in den Werkstätten geltend. Diese werden entweder ganz geschlossen, oder es wird Kurzarbeit eingeführt.

Im Streckendienst sind die Verhältnisse kaum günstiger. Die überall diesem Dienste bewilligten "Kredite" wurden gedrosselt. Vielerorts werden die Arbeiter in beträchtlichem Masse durch schärfste Ausnützung der Maschinenleistung ersetzt. Der Streckendienst weiss nicht, was mit all den ihm vom Betrieb zugeführten Arbeitern anfangen und so greift man zu der einfachsten Lösung: man wirft sie hinaus!

In den Vereinigten Staaten zerbrechen sich die Eisenbahner seit Jahren den Kopf, um das Problem der "Stabilisierung der Beschäftigung von Arbeitskräften bei den Eisenbahnen" zu lösen, und wie sie selber angeben, ist man davon noch weit entfernt. Aus Südafrika teilt man uns mit, dass in den Werkstätten Kurzarbeit eingeführt worden ist und die Aussichten schlecht sind.

Die vereinten Folgen der Rationalisierung und der auf der ganzen Welt herrschenden Wirtschaftsnot lasten schwer auch auf den Eisenbahnern. Und wenn man sich fragt, wie lange dies wohl dauern dürfte, lassen wir mit dem Vorsitzenden der belgischen Eisenbahner antworten: "Man weiss nicht, wohin man geht!"

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen in England. (ITF) Die Verständigung zwischen den englischen Eisenbahnen und Kraftverkehrsunternehmen macht grosse Fortschritte. Seitdem erstere gesetzlich zum Betrieb von Kraftverkehrslinien ermächtigt wurden, werden in stets grösserem Masse zwischen den beiden Verkehrsmitteln Arbeitsgemeinschaften geschlossen und in vielen Fällen haben sich nun die Eisenbahnen gerade so viel Aktien bei den Strassenverkehrsgesellschaften erworben wie die ursprünglichen Aktionäre. Die Verhandlungen wurden mit folgenden, in erster Linie in Betracht kommenden Gesellschaften geführt: Tilling and British Automobile Traction and British Electric Traction Group; National Omnibus and Transport Co., Limited; Scottish Motor Traction Co., Limited und National Electric Construction Company, und es kam mit diesen sowie mit vielen selbständigen Omnibusunternehmen über das ganze Land zu weitgehenden Abmachungen. Es wurden gemeinsame Ausschüsse geschaffen, in denen die Eisenbahnen und Strassenverkehrsgesellschaften zu gleichen Teilen vertreten sind, zu dem Zwecke, geeignete Massnahmen zu beraten, damit beide Verkehrsmittel in zweckmassigster Weise sowohl

den Interessen der Unternehmen, als auch denjenigen des Publikums dienstbar gemacht werden können. Die Eisenbahnen haben auch mit den Gemeinden stets freundschaftliche Beziehungen unterhalten, weshalb es in vielen Fällen auch mit diesen zu einer Verständigung über den gemeinsamen Betrieb der Strassenverkehrsdienste kam.

Die Resultate dieser Arbeitsgemeinschaften nehmen bereits feste Formen an durch Gültigkeit der Fahrscheine auf beiden Verkehrsmitteln -- Eisenbahn und Omnibus --, Anpassung der Fahrpläne, Erleichterung des Umsteigeverkehrs von einem Verkehrsmittel auf das andere, Verwendung des Omnibusses im Anschluss an Eisenbahnfahrten zu Vergnügungs- und anderen Zwecken, etc.

Die wichtigsten Eisenbahngruppen, welche mit Omnibus- und anderen Strassenverkehrsunternehmen zusammengehen, sind: die London Midland and Scottish Railway, die London and North Eastern Railway, die Great Western Railway und die Southern Railway.

Streik der Kraftdroschkenführer im Haag - Holland. (ITF) Am Nachmittag des 14. August trat das Personal der Kraftdroschkenfirma "A.T.A.M." im Haag in einen wilden Streik, weil zwei Chauffeure entlassen wurden, die nach Behauptung der Direktion zu viel "leere km" gefahren sein sollten. Seither liegt der ganze Betrieb still; nur 3 Chefs verrichten Streikbrecherarbeit. Am 19. August wurden die Vertreter der Arbeitnehmerverbände (Zentralverband der Transportarbeiter, die "christliche" und die "katholische" Organisation) zum staatlichen Schlichter ins Arbeitsministerium berufen, um über den Konflikt Auskunft zu geben. In einem Schreiben des uns angeschlossenen Transportarbeiterverbandes an die Droschkenfirma wurde erklärt, dass die Entlassung zu unrecht erfolgt sei.

Dieser Verband zahlt auch den christlich und katholisch organisierten Arbeitern vorläufig eine Streikunterstützung. Die bei der Firma beschäftigten christlich organisierten Arbeiter sind bis auf einen dem freigewerkschaftlichen Verband beigetreten. In einer Streikversammlung der konfessionellen Verbände wurde den am Konflikt beteiligten Mitgliedern Unterstützung versprochen, falls sie sich nicht mehr aktiv am Streik beteiligen und sich verpflichten, an einem von den Hauptvorständen zu bestimmenden Zeitpunkt die Arbeit wieder aufzunehmen. Die katholischen Streikenden gingen auf dieses Angebot nicht ein und teilten der Streikleitung mit, dass sie als vollwertige aktive Streiter betrachtet werden wollen.

Unter den in diesen Konflikt verwickelten 220 Arbeitern gärt es schon längere Zeit. Die Direktion der A.T.A.M. verhängt über das Personal bei jeder Geringfügigkeit Geläbussen in Höhe von 1 - 5 Gulden und zieht die Chauffeure, entgegen den Bestimmungen im Kollektivvertrag, zur Tragung von Schäden an den Automobilen heran.

Ein Vermittlungsversuch des Haager Bürgermeisters ist gescheitert.

Fliegerlos. (ITF) Vor ca. 14 Tagen liess die "Koninklijke Luchtvaart Maatschappij" (K.L.M.), Sitz Rotterdam, an einige Flieger im Flughafen Schiphol bei Amsterdam die Weisung ergehen, dass sie nach den gelungenen Probeflügen nach Holländisch-Indien ab Ende September den regelmässigen Dienst dahin zu versehen haben. Die holländischen "Lufthelden", wie sie die Presse nennt, haben alles eingesetzt, damit die 1928 und 1929 durchgeführten Postflüge von Erfolg waren. Die Abfahrt sollte vor-schriftsmässig alle 14 Tage erfolgen, und die Flieger haben sich weder durch Nebel, Regen oder Eis davon abhalten lassen, pünktlich abzufahren. Die von der K.L.M. festgesetzten Arbeitsbedingungen nahmen sie anstandslos an. Doch auf die Dauer können sie sich nicht den steigenden Gefahren solcher Flüge aussetzen ohne die nötigen Sicherheiten für ihr Leben und ihre Familien. Vergeblich haben sie ihren Arbeitgeber auf die unzureichenden Arbeitsbedingungen aufmerksam gemacht. Was sie an Lohn fordern, ist 10% weniger als die Deutsche Lufthansa für die gut ausgerüsteten europäischen Linien mit regelmässigem radiotelegraphischem Dienst, Wetterbericht etc. bezahlt. Für die Flieger der K.L.M. besteht keine Pensionsregelung, die für sie abgeschlossene Lebensversicherung ist unzulänglich. Dem unlängst nach seinem gelungenen Ozeanflug mit Kingsford Smith so hoch gefeierten Holländer van Dijk wurde auf seine diesbezügliche Frage an der Direktion eröffnet, dass wenn er nicht zu den alten Bedingungen zurückkehren wolle, er entlassen werde. Nach Rücksprache mit seinen Kollegen erklärte er, unter solchen Umständen die Verantwortung für einen derartigen Flug nicht übernehmen zu können, worauf er mit seinem nicht weniger

tüchtigen Begleiter Wiersma zum 1. Oktober d. J. entlassen wurde. Mit grosser Entrüstung nahmen die übrigen Kollegen diese Nachricht entgegen und beschlosson, sich mit van Dijk solidarisch zu erklären und die Arbeit niederzulegen. Der ganze Flugbetrieb der K.L.M. steht still. Die gesetzlich, aber nicht von der K.L.M. anerkannte Niederländische Vereinigung der Verkehrsflieger leitet den Konflikt, nachdem inzwischen sämtliche Flugzeugführer entlassen wurden. Ihre weitere Haltung wird nach Rückkehr der sich noch im Ausland befindlichen Flieger bestimmt werden.

Der V. Internationale Kongress für Luftverkehr (ITF) wird vom 1. bis 6. September im Haag stattfinden.

Ende des Streiks bei der Strassenbahn von Calais. (ITF) Nach 26tägigem Streik nahmen die Strassenbahner von Calais am 7. August die Arbeit wieder auf. Die Gesellschaft, welche sich zunächst weigerte, mit dem Personal zu verhandeln, wurde durch die feste, einmütige Haltung der Streikenden gezwungen, Zugeständnisse zu machen. Am 1. August nahm die Gesellschaft den vom Bürgermeister gemachten Vermittlungsvorschlag an, unter der Bedingung, dass die Arbeit anderntags aufgenommen werde. Die Streikenden erklärten sich grundsätzlich ebenfalls damit einverstanden, weigerten sich aber, wieder an die Arbeit zu gehen, ohne genaue Festlegung der Punkte, auf welche sich der Vorschlag erstreckte. Daraufhin lehnte die Gesellschaft von neuem jegliche Unterhandlung ab und nach einem weiteren Schlichtungsversuch des Bürgermeisters kam es am 6. August zu einer Vereinbarung, die u. a. folgendes vorsah: Wiederaufnahme der Arbeit durch das gesamte Personal, ohne Massregelung; Einsetzung einer Untersuchungskommission, bestehend aus 3 Schlichtern, zur Festsetzung des ortsüblichen Lohnes der angelernten Arbeiter in Calais, ohne Verschlechterung bereits bestehender Löhne; rückwirkende Kraft des Beschlusses der Schlichter ab dem Tage der Wiederaufnahme der Arbeit.

Kleinbahnerstreik in Finisterre - Frankreich. (ITF) Seit 3. August streiken 570 Bedienstete des 600 Köpfe zählenden Personals der Kleinbahngesellschaft Finisterre wegen Lohnaufbesserung. Eine solche ist seit 1928 nicht mehr erfolgt. Einschl. der Familienzulagen betragen die Löhne teilweise nicht mehr als Fr. 17,25 täglich. Eine am 14. August abgehaltene Sitzung der Schlichtungskommission konnte keine Einigung erzielen. Die übrigen gewerkschaftlich organisierten Arbeiter, insbesondere die Eisenbahner, sind aufgefordert worden, Solidarität zu üben.

SEELEUTE.

Die Löhne der japanischen Radiotelegraphisten. (ITF) Die Lohnverhältnisse der Radiotelegraphisten in der japanischen Handelsmarine waren bisher vertraglich nicht geregelt. Diese Seemannskategorie ist in der Offiziersvereinigung organisiert, die mit den übrigen Seemannsverbänden und dem Reederverein eine paritätische Seeschiffahrtskommission bildet. Durch Missverständnisse ist sie nicht in die i. J. 1928 abgeschlossene Neuregelung der Arbeitsbedingungen der Seeleute aufgenommen worden. Die Verhältnisse in der japanischen Handelsschiffahrt waren in den letzten Jahren nicht die besten, weshalb die jetzt abgeschlossene Vereinbarung nur unter Streikandrohung zustandekommen konnte. Sie gilt rückwirkend ab 1. Februar 1931, für die neu eingestellten Radiotelegraphisten aber erst vom 1. August ab und sieht folgende Mindestsätze vor:

| <u>Radiotelegraphisten</u> | <u>auf Schiffen von B.R.T.</u> | <u>Monatl.</u> | <u>Lohn in Yen</u> |
|--|--------------------------------|----------------|--------------------|
| 2. Klasse..... | bis 2 000 | | 70 |
| 2. Klasse, als Chef arbeitend..... | über 2 000 | | 80 |
| 1. Klasse..... | bis 22000 | | 85 |
| 1. Klasse, als Chef arbeitend..... | bis 3 000 | | 95 |
| 1. Klasse, " " " | bis 4 000 | | 105 |
| 1. Klasse, " " " | bis 5 000 | | 115 |
| 1. Klasse, " " " | über 5 000 | | 125 |
| 2. Klasse mit Fahrzeit von weniger als 6 Mon.. | bis 2 000 | | 60 |
| 2. Klasse mit Fahrzeit von weniger als 6 " .. | über 2 000 | | 70 |
| 1. Klasse mit Fahrzeit von weniger als 6 Mon.. | bis 2 000 | | 70 |
| 1. Klasse mit Fahrzeit von weniger als 6 " .. | über 2 000 | | 80. |