



PRESSEBERICHT

No. 21

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

Amsterdam, den 18. Oktober 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.

Die gewerkschaftliche Lage im Schlafwagengewerbe. (ITF.): Der Kreis der ausserhalb des Einflusses von I.T.F.-Organisationen stehenden Bediensteten der internationalen Speisewagen- und Schlafwagenbetriebe wird beständig kleiner. Ungarn und Italien ausgenommen, werden nunmehr alle europäischen Betriebe gewerkschaftlich erfasst. Aber auch der Einfluss der einzelnen Organisationen erhöht sich wesentlich.

Der jüngste Fortschritt wurde in der Tschechoslowakei erzielt. Vor Jahresfrist mussten wir der Konferenz in Paris berichten, dass wir in der Tschechoslowakei keine Mitglieder hatten. Seitdem sind die Beschlüsse der 1. Konferenz des Speisewagen- und Schlafwagenpersonals ausgeführt worden. Ueber das Ergebnis gibt die Wahl des Betriebsausschusses eine erfreuliche Auskunft:

Von 238 wahlberechtigten Wählern nahmen 226 an der Wahl teil; 138 Stimmen und damit die Mehrheit der Mandate fielen der I.T.F.-Organisation (tschechischer Eisenbahnverband) zu. Aber auch die übrigen Wähler sind organisiert; der nationalsozialistische Eisenbahnverband erhielt 88 Stimmen. Die Aussichten auf die organisatorische Einheit des Schlafwagenpersonals in der Tschechoslowakei sind gut.

Eine Konferenz des deutschen Lokomotivpersonals. (ITF) Am 5. Oktober ds. Js. traten in Nürnberg die Vertreter des im Einheitsverbande der Eisenbahner Deutschlands organisierten Lokomotivpersonals zur Beratung von Berufsfragen zusammen.

Am Vorabende fand eine demonstrative Versammlung statt, bei welcher einige der zur Konferenz gekommenen ausländischen Gäste zu Worte kamen. Ausser einer Begrüßungsrede des Verbandsvorsitzenden Josef Scheffel und einem Referat über die internationale Interessenvertretung des Lokomotivpersonals durch den stellvertretenden Generalsekretär der I.T.F., Kollege Nathans, hörte die Versammlung Ansprachen der Kollegen Smeykal-Oesterreich, Jarrigion-Frankreich, Van Hinte-Holland-Ackermans-Belgien, Jakob-Schweiz.

Auf der Konferenz erstattete der Leiter der Beamtenabteilung des Verbandes, Kollege Kramer, einen Bericht über die Personalpolitik der Reichsbahngesellschaft und der Leiter der Fachgruppe des Lokomotivpersonals, Kollege Jordan, referierte über Berufsfragen. Aus den Berichten und Debatten hervor die Bestrebungen der Gesellschaft, die mit dem Beamtenverhältnis verbundene sozialen Errungenschaften zu schmälern, die Vorenthaltung der Ernennung zum Beamten für zahlreiche Bedienstete, die normalerweise längst ernannt sein müssten, die willkürliche Aenderung der Anstellungsbedingungen und die noch willkürlichere Aenderung des Auslese- und Anstellungsverfahrens, der Einfluss der Elektrifizierung auf die Arbeits- und Beförderungsverhältnisse, die Einmann-Führung von Lokomotiven, die Arbeitszeit, das Prämiensystem, die Sabotage der Beamtenräte durch die Reichsbahngesellschaft. Die gründliche Vorbereitung der Konferenz, eine sorgfältige Gruppierung der zahlreichen Anträge, das Beratungssystem mit der prompten und erschöpfenden Behandlung der Anträge in Kommissionen, machten es möglich eine Fülle von Dingen an einem einzigen Konferenztage zu behandeln. Die Konferenz war ein Muster

rationalisierter Gewerkschaftsarbeit.

Gerade der sehr technische Charakter der Konferenz machte sie für die ausländischen Teilnehmer interessant. Ueber ihren arbeitsorganisatorischen Zweck hinaus war die Konferenz eine vortreffliche Unterrichtung der öffentlichen Meinung -- die durch zahlreiche Mitglieder der verschiedensten öffentlichen Körperschaften vertreten war -- und eine propagandistische Kundgebung, der aus den Reihen des deutschen Lokomotivpersonals schallendes Echo antworten wird.

Weitere Angriffe der Reaktion gegen die Eisenbahner in Oesterreich. (ITF.) Die österreichische Reaktion hat sich nicht durch die Misserfolge abhalten lassen um weitere Angriffe gegen die Machtposition der österreichischen Eisenbahnerschaft zu unternehmen. Durch die Ernennung Strafellas, dessen moralische Qualitäten vor dem österreichischen Gericht angeprangert wurden, zum Generaldirektor der Oesterreichischen Bundesbahnen, glaubt die Reaktion einen geeigneten Mann gefunden zu haben, der imstande ist, den Ausrottungskampf gegen die "roten, terroristischen Organisationen" der Eisenbahner erfolgreich durchzuführen.

Jetzt hat die Generaldirektion der Bundesbahnen auf Verlangen der christlichen und "unabhängigen" (gelben) Gewerkschaften der Eisenbahner die ohnehin schon zu spät ausgeschriebenen Personalvertretungswahlen bis auf weiteres verschoben. Die österreichische freie Eisenbahnergewerkschaft sieht in dieser Massnahme einen krassen Rechtsbruch sowie einen klaren Beweis dafür, dass die Reaktion das Urteil der Eisenbahnerschaft fürchtet.

Neue Arbeitseinschränkungen an den deutschen Reichsbahnen. (ITF) Am 22. September hat die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft die Organisationen zu sich geladen um ihnen die Mitteilung zu machen, dass infolge des herrschenden Arbeitsmangels im Werkstätten- und Bahnunterhaltungsdienst weitere Personalentlassungen resp. Arbeitseinschränkungen notwendig werden und ersuchte die Vertreter der Organisationen um Stellungnahme. Die Hauptverwaltung schlug die Einführung weiterer Feierschichten vor, da sie sonst zur Entlassung von 5000 Werkstättenarbeitern und 7500 Bahnunterhaltungsarbeitern schreiten müsste.

Die Vertreter der Organisationen waren durch diesen Vorschlag vor eine schwierige Situation gestellt, da gerade die Werkstättenarbeiter seit fünf Monaten Kurzarbeit leisten, andererseits aber die Ablehnung weiterer Einschränkung der Arbeitszeit Entlassungen nach sich ziehen würde.

Nach stattgefundenen Verhandlungen während denen sich die Vertreter der Organisationen vergeblich bemühten, die Hauptverwaltung zur Zurücknahme des Vorschlages zu veranlassen, wurde folgende Vereinbarung getroffen:

1) die tägliche Arbeitszeit der Bahnunterhaltungsarbeiter wird im Oktober von 9 auf 8 Stunden verkürzt und im November eine Feierschicht von 8 Stunden eingeführt.

2) für die Arbeiter der Reichsbahnausbesserungswerke wird für die Monate Oktober, November und Dezember die Arbeitszeit von 8½ auf 8 Stunden pro Tag festgesetzt. Daneben sollen in diesen Monaten 5 Feiertage mit 40 Arbeitsstunden, möglichst auf alle Arbeiter gleichmässig verteilt, ausfallen.

"Der Deutsche Eisenbahner" schreibt darüber: "Es ist keine Siegesnachricht, die wir hier bringen, aber wir hoffen, dass die betroffenen Kollegen trotz der ihnen neu zugemuteten Opfer erkennen, dass es sich um eine Solidaritätsaktion handelt. Tausende von Kollegen werden vor dem Elend der Arbeitslosigkeit bewahrt. Das ist schon das Opfer wert!"

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Erfolgreiche Lohnbewegungen für Kutscher und Kraftfahrer in Schweden. (ITF) Das Organ des schwedischen Transportarbeiterverbandes weiss von einer grossen Anzahl neuer Kollektivvertragsabschlüsse der örtlichen Kraftfahrer- und Transportarbeiter-Verbände in den letzten Monaten zu berichten, die fast durchweg eine Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen mit sich brachten. Sie gelten in der Regel auf ein Jahr.

U. a. erfuhren die Löhne der Kutscher und Kraftfahrer im Fuhrgewerbe der Stadt Gothenburg eine Aufbesserung von 3, bezw. 2 Kr. wöchentlich.

lich, sodass ihr Wochenlohn jetzt Kr. 47.- beträgt. Die bisherige Ueberstundenentschädigung von Kr. 1,25 an Werk- und von Kr.1,75 an Sonn- und Feiertagen wurde umgewandelt in einen Zuschlag von 50, bzw. 100%. Die Erhöhung für die Kraftwagenführer im Fuhrgewerbe zu Uppsala beträgt 5 Kr. (von 65 auf 60 Kr.) wöchentlich. Der erste Kollektivvertrag für die Lastwagenführer im Baugewerbe sieht einen Stundenlohnsatz von Kr. 1,31 und einen Ueberstundensatz von Kr.1,50 vor. Der Monatslohn der Omnibuschauffeure bei der Stockholmer "Lidingö-A.G." wurde von 345 auf 370 Kr. erhöht.

Auch in den zum ersten Mal abgeschlossenen Tarifverträgen werden für die Kraftwagenführer in Fuhr- und öffentlichen Verkehrsunternehmen eine bisher unbegrenzte Arbeitszeit, die Ueberstundenentschädigung, Freiheit und Ferien etc. zugunsten der Arbeitnehmer geregelt.

Die englischen Kraftfahrer und das neue Strassenverkehrs-Gesetz. (ITF)
Die verschärften Bestimmungen des von uns wiederholt besprochenen neuen Strassenverkehrs-Gesetzes für Grossbritannien treten teilweise am 1. Januar 1931 in Kraft.

Jeder Bewerber um einen Führerschein muss künftig auf sein Sehvermögen geprüft werden. Die British Medical Association legt z. Zt. die Prüfungsbedingungen fest. Von einem Führer soll u.a. verlangt werden, ein Kraftwagen-Nummernschild bei Tag auf eine Entfernung von mindestens 18 m zu lesen. Mit Anfällen behafteten Führern werden, gleichgültig ob sie bereits eine Fahrerlaubnis hatten oder nicht, keine Führerscheine mehr ausgestellt. Ferner wird der Haftpflichtversicherungszwang eingeführt. Jeder Führer hat einen diesbezüglichen Ausweis der Versicherung bei sich zu tragen.

Der Windschutz an Omnibussen und Privatwagen muss aller Voraussicht nach aus unzerbrechlichem Glas bestehen. Stahlbänder müssen baldmöglichst aus dem Verkehr verschwinden und mit der Zeit sollen auch die Vollgummireifen durch Luftreifen ersetzt werden. An Lastkraftwagen sind zwischen den Rädern Schutzrahmen anzubringen, wie sie an den Londoner Omnibussen zu finden sind. Zahlreiche Menschenleben sind durch diese Vorrichtung schon gerettet worden.

Die im Gesetz vorgesehenen 12 Verkehrs-Kommissare (um diese Posten haben sich bereits über 2 000 Personen beworben) sollen dem unseren Wettbewerb unter den öffentlichen Verkehrsdiensten ein Ende machen. Gegenwärtig befahren oft 2 Konkurrenzomnibusse gleichzeitig eine Strecke in zeitlichen Zwischenräumen von 20 Minuten. Wie verlautet werden die Kommissare, welche im April 1931 ihr Amt antreten werden, dafür sorgen, dass in diesen Verkehrsdiensten die Abfahrt eines Omnibusses alle 10 Minuten erfolgt.

Folgen der Kraftwagenkonkurrenz. (ITF) Seit Jahren machte die stets zunehmende Zahl Omnibusse der/Kleinbahngesellschaft Chatham District Light Railway Company (Grafschaft Kent - England) schärfste Konkurrenz. Dies führte dazu, dass sämtliche Strassenbahnen der Städte Chatham, Rochester und Gillingham in der Nacht vom 30. September ihren Betrieb einstellten und 51 neuen Doppeldeck-Omnibussen Platz machten. Vor 28 Jahren traten die Strassenbahnen an die Stelle von Pferde-Omnibussen.

Die neu gebildete Gesellschaft, welche den Omnibusdienst unterhalten wird, hat die meisten Strassenbahnbediensteten in ihren Betrieb übernommen.

/Strassen- und

Kündigung der Kollektivverträge für die Strassen- und Kleinbahner in Deutschland. (ITF) Der Arbeitgeberverband der Deutschen Strassenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen hat Ende August die Tarifverträge für die Klein- und Privateisenbahner gekündigt. Zur Begründung der Kündigung weist der Arbeitgeberverband auf die in Deutschland herrschende Wirtschaftskrise und die Konkurrenz des Kraftverkehrs. Gleichzeitig lädt er den Gesamtverband ein, gemeinsam mit ihm nach neuen Wegen zu suchen, die neben Ersparnismassnahmen im Betriebe auch solche auf dem Gebiete der Gehälter und sonstigen Arbeitsbedingungen ermöglichen. Die Personalorganisation hat darauf geantwortet, dass sie wegen des Missverhältnisses zwischen den jetzigen Gehältern -- 84 Prozent der Reichsbesoldungsordnung -- einerseits und der Verantwortlichkeit bei der Arbeitsleistung und der Lebenshaltungskosten andererseits ebenfalls die Absicht hatte, die Verträge zu kündigen. Schliesslich behalte sie sich vor, den Arbeitgebern auch in der Arbeitszeit

und anderen tariflichen Bestimmungen Abänderungs- und Verbesserungsmaßnahmen zu überreichen.

Personalüberschuss bei der Berliner Verkehrs-A.G. (ITF) Infolge des Verkehrsrückganges in Berlin hat die Berliner Verkehrs-A.G. den beteiligten Personalverbänden vorgeschlagen, allen Bediensteten, einschliesslich der Direktoren, zwei nicht bezahlte Extra-Ruhetage im Monat zu geben, um Entlassungen zu vermeiden. Eine Vertrauensmännerversammlung des Personals hat nach gründlicher Besprechung der Frage einstimmig beschlossen, eine Urabstimmung vornehmen zu lassen. Diese Abstimmung ergab infolge der vielen Stimmenenthaltungen und der Abgabe vieler ungültiger Stimmen eine Ablehnung des Vorschlages, sodass es jetzt zu den Entlassungen kommen dürfte. Die Gewerkschaften haben mit der Direktion der BVG Verhandlungen eingeleitet, damit Härten möglichst vermieden werden.

Der Streik der Kleinbahner von Finistère. (ITF) Am 6. September wurde der Streik der Departementsbahnen von Finistère nach einer Dauer von mehr als einem Monat beendet. Der Konflikt fand durch die Haltung des Aufsichtsrats, welcher dem Personal gut gesinnt ist, eine für dasselbe befriedigende Lösung. Die Direktion hat versprochen, die Streikenden nicht zu massregeln, dem Personal einen Reorganisationsplan über das Bahnnetz vorzulegen und demzufolge vor 1931 keine Entlassungen vorzunehmen. Der Aufsichtsrat will in seiner nächsten Sitzung die Möglichkeit einer Erhöhung der Kredite der Gesellschaft erwägen. Ferner konnte eine Gehaltserhöhung von 506 Franken jährlich für die am schlechtesten entlohten Kategorien erzielt werden.

Lohnbewegung bei den Strassenbahnen von Marseille. (ITF) Unter dem Strassenbahnpersonal von Marseille gärt es seit einiger Zeit, weil die Gesellschaft ihre berechtigten Forderungen ablehnte. Die Vermittlung des Gemeinderats nützte nichts, weshalb der Departementschlichter angerufen wurde. Am 13. September einigten sich die beiden Parteien auf dessen Vergleichsvorschlag, wodurch der Streik zu gunsten der Angestellten beendet wurde. Das Personal erhielt eine Gehaltserhöhung von 100 Franken monatlich und der jährliche Urlaub wurde von 18 auf 21 Tage verlängert.

SEELEUTE.

Anstellung von Ausländern an Bord der schwedischen Handelsschiffe i. J. 1929. (ITF) Die Anzahl Ausländer, die i. J. 1929 auf schwedischen Handelsschiffen angestellt waren, betrug 1 417 und verteilte sich nach Nationalitäten wie folgt:

Norweger	454
Dänen	286
Finnländer	167
Deutsche	145
Engländer	77
Russen	23
Sonstige Angehörige der weissen Rasse	211
Andere Rassen	54

Einweihung eines neuen Heimes der dänischen Seemannsorganisation in Esbjerg. (ITF) Am 28. September hat die dänische Seemannsorganisation ihr neues Seemannsheim in Esbjerg eröffnet. Das Heim ist schön eingerichtet und fasst im unteren Stockwerk ein Gesellschaftszimmer mit Radioapparat, ein Lesezimmer mit einer guten Bibliothek und Büroräume. In den Kellerräumen sind untergebracht die Zentralheizung, Toiletten und Baderäume. Ferner befindet sich im Heim eine Privatwohnung für den Vertrauensmann der Organisation.

Wir gratulieren der dänischen Seemannsgewerkschaft zu diesem neuen Erwerb und hoffen, dass das Heim ein Sammelpunkt für unsere Mitglieder bleiben möge, die nach Esbjerg kommen.

Kündigung des Lohntarifes für die deutsche Rheinschiffahrt. (ITF) Die Reeder der deutschen Rheinschiffahrt haben den Lohnvertrag auf 31. Oktober gekündigt. Es ist nicht ausgeschlossen, dass es zu einem

Konflikte kommen wird, weil die Organisationen einer Lohnherabsetzung nicht zustimmen können.

Ferner ist die Uebereinkunft für die westdeutsche Kanalschifffahrt gekündigt worden. Die Kündigung wurde sowohl von den Reedern, als auch von der Organisation ausgesprochen. Der Vertrag läuft ebenfalls am 31. Oktober d. J. ab.

Unser Londoner Kongress und der I.G.B.

Der I.G.B. ist von seiner guten Gewohnheit, in seinen Presseberichten die Kongresse der internationalen Berufssekretariate zu besprechen, auch im Falle unseres Londoner Kongresses nicht abgewichen. Wir drucken nachstehend seinen Bericht in extenso ab:

"Das Problem des Aufbaues des I.G.B. auf den I.B.S. :(I.G.B.)
Auf dem in London abgehaltenen Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, dem auch verschiedene Vertreter anderer internationaler Berufssekretariate (I.B.S.) als eingeladene Gäste beiwohnten, nahmen französische und belgische Delegierte gegen die vom Vorstand der I.T.F. unterstützte Politik der Verlegung des Schwergewichtes internationaler Aktion von Landeszentralen auf die Internationalen Berufssekretariate Stellung. Es wurde bei dieser Gelegenheit auch der Rat erteilt, die Wirksamkeit der I.B.S. nicht zu viel mit Politik zu belasten und genaue Trennungslinien einzuhalten. Endlich wurde gegen die Art und Weise, wie E. Fimmen, der Generalsekretär der I.T.F., den Stockholmer Kongress des I.G.B. kritisierte, ernstlich Beschwerde erhoben."

Eine derartige Berichterstattung zeigt, auf welcher hübschen Art und Weise man Wahrheit in Lüge umwandeln kann durch Verschweigen eines Teiles der Wahrheit, u. z. im vorliegenden Falle dadurch, dass nur Bemerkungen zweier Delegierten auf dem Kongresse nebensächlicher Punkten wiedergegeben werden, während die im Namen des Generalrats abgegebene Antwort verschwiegen wird, nämlich: dass dieser einmütig der Auffassung war und ist, dass das Exekutivkomitee das vollste Recht dazu hatte, seinen Vorschlag auf Durchführung einer Untersuchung über die Möglichkeit eines Umbaues des I.G.B. einzureichen, da niemand dem Redner, welcher die Bemerkung bezüglich der politischen Arbeit der I.T.F. machte, beipflichtete und dass der Generalrat, mit Ausnahme eines Mitgliedes, nicht nur guthieß und unterschrieb, was Fimmen in seinem Artikel über den Kongress des I.G.B. in Stockholm gesagt hat, sondern dass sogar einige Mitglieder erklärten, sie hätten noch bedeutend schärfere Wendungen gebraucht, wenn sie ihre Meinung über genannten Kongress hätten niederschreiben sollen. Und schliesslich wurde noch verschwiegen, dass der Kongress den Geschäftsbericht des Sekretariats einstimmig gutgeheissen hat.

Wir begnügen uns damit, diese Art der Berichterstattung zu kennzeichnen und werden auf die Angelegenheit nicht weiter eingehen.