



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61 No.23

FERNSPRECHER 80186 Amsterdam, den 14. November 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 Willkür der Bürokratie verschärft die Folgen der Wirtschaftskrise für die polnischen Eisenbahner. (ITF) Wie überall versucht die polnische Eisenbahnverwaltung die gegenwärtige Krisenperiode ganz auf Kosten des Personals zu überwinden, d. h. durch Arbeitszeitbeschränkungen und Entlassungen. Die Eisenbahnverwaltung stösst aber bei den polnischen Eisenbahnern vielfach auf heftigen Widerstand, in einem Falle wurden sogar ihre Massnahmen mit einem spontanen Streik beantwortet. Der polnische Eisenbahnerverband setzt sich für eine Milderung der Krisenfolgen für die Eisenbahner ein und auf sein Andringen verfügte das Verkehrsministerium, dass die jetzt wegen des Verkehrsrückganges überzählig gewordenen Bediensteten nach Möglichkeit anderwärtig beschäftigt werden sollen und verbot jede Ueberstundenarbeit.

Die Dienststellen kümmern sich aber wenig um die Anordnungen des Ministeriums. Während in vielen Werkstätten Kurzarbeit geleistet wird und Arbeiter entlassen werden, lässt man die Arbeiter in den Lokomotivschuppen und Kohlenlagerplätzen einiger wichtigen Bahnknotenpunkte (wie Warschau, Krakau, Lemberg, Wilna, etc.) 240 bis 252 Stunden pro Monat arbeiten anstatt der zulässigen 200 Stunden, ohne dass ihnen die Ueberstundenzuschläge bezahlt werden.

Der Eisenbahnerverband hat gegen diese Misstände beim Verkehrsministerium energisch protestiert und verlangt, dieses solle dem Treiben der Bürokraten, die durch ihre Willkür die Folgen der Krise unnütz verschärfen, ein Ziel setzen.

Um die Arbeitszeit auf den deutschen Reichsbahnen. (ITF) Die Organisationen der Reichsbahnarbeiter haben am 31. Oktober an die Reichsbahn-Hauptverwaltung ein Schreiben gerichtet, worin sie alle Arbeitszeitbestimmungen des Kollektivvertrages zum 30. November 1930 kündigen.

Die Bewegung für die Neuregelung der Arbeitszeit, über die derzeit zwischen den vertragschliessenden Organisationen und der Hauptverwaltung Verhandlungen im Gange sind, ist somit in das entscheidende Stadium getreten. Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands führt seit längerer Zeit einen Kampf gegen die jetzigen Zustände, wo ein Teil der Eisenbahner, besonders die Arbeiter der Ausbesserungswerke und die Bahnunterhaltungsarbeiter, Kurzarbeit leisten, während ein anderer Teil der Arbeiter wöchentlich regelmässig 3 bis 6 Ueberstunden machen müssen. In erster Linie verlangt der Verband die vollständige Abschaffung der Ueberstundenarbeit und die restlose Einführung des Achtstundentages.

Der Einheitsverband ist sich dessen bewusst, dass er bei der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft in der Sache der Neuregelung der Arbeitszeit kein freiwilliges Entgegenkommen finden wird. Deswegen rüstet er zum Kampf und rechnet auf Unterstützung nicht nur der ganzen Arbeiterklasse sondern auch alle einsichtigen Kreise Deutschlands.

Die Revision der Dienstverhältnisse der holländischen Eisenbahner um ein Jahr aufgeschoben. (ITF) Das Reglement der Dienst- und Besoldungsverhältnisse der holländischen Eisenbahner wird vereinbarungsgemäss alle fünf Jahre revidiert. Eine solche Revision war mit dem Ende dieses Jahres fällig. Alle Organisationen haben im Laufe der letzten fünf Jahre programmatische Forderungen aufgestellt, die jetzt zur Sprache kommen sollten.

Zu Beginn dieses Jahres wurde grundsätzlich beschlossen, die lokale Abstufung der Löhne wesentlich zu verbessern. Die Neuregelung bedeutet eine Mehrausgabe von 800 000 Gulden. Die Direktion machte es jedoch von den finanziellen Betriebsergebnissen abhängig ob die neue Lohnregelung ab 1. Januar 1931 (also gleichzeitig mit den Aenderungen des Reglementes) oder zu einem späteren Zeitpunkte in Kraft treten solle. Da seitdem die Eisenbahnfinanzen durch die Wirtschaftskrise stark mitgenommen wurden, erfüllte sich die von der Direktion gestellte Vorbedingung günstiger Betriebsergebnisse nicht. Obschon der holländische Eisenbahnerverband klar und deutlich sich auf den Standpunkt stellt, dass die Arbeitsbedingungen nicht von den Betriebsergebnissen abhängig gemacht werden dürfen, erachtete der Sonderkongress, dass die gegebene Lage nur mässige Erfolgsaussichten auf die Verwirklichung der programmatischen Forderungen bietet und stimmt auf Grund dieser Berechnung einer Aufschiebung der Revision des Reglements zu.

Die Direktion und die anerkannten Gewerkschaften haben sich nunmehr darauf geeinigt, die Revision des Reglements der Dienst- und Besoldungsverhältnisse um ein Jahr zu verschieben. Hingegen tritt die Neuregelung über die lokale Abstufung der Löhne ohne Rücksicht auf die Betriebsergebnisse ab 1. Januar 1931 in Kraft.

Die amerikanischen Eisenbahner meinen es ernst mit dem Sechsstundentag. (ITF) Im April 1929 legte eine Vorstandskonferenz der 22 Eisenbahnergewerkschaften ein Programm fest, um den üblen sozialen Wirkungen der Rationalisierung zu begegnen. Hinsichtlich der Arbeitszeit forderte dieses Programm den wöchentlichen Ruhetag, die restlose Durchführung des Achtstundentags, die stufenweise Herabsetzung der Arbeitszeit mit dem Ziele der Fünftage-Woche und des Sechsstunden-Tages.

Im Mai 1930 stellte der Kongress der Eisenbahnersektion des Amerikanischen Gewerkschaftsbundes programmatische Forderungen auf, worunter die Fünftage-Woche (40 Stunden). Dabei kam zum Ausdruck, dass im durchgehenden Betrieb der Sechsstundentag mit einer längeren Arbeitswoche zweckmässiger sein könne.

Allem Anschein nach steht Amerika am Vorabend einer gewerkschaftlichen Kampagne gleich der, die der Einführung des Achtstundentages bei den Eisenbahnen voraufging. Die Vorsitzenden der Gewerkschaften der Lokomotivführer, der Heizer, der Zugführer, des Zugbegleit- und des Rangierpersonals haben für den 12. November einen Sonderkongress nach Chicago einberufen, auf welchem mehr als 700 befugte Wortträger dieser Kategorien Stellung nehmen zu der Frage wie die Verkürzung der Arbeitszeit ohne Lohnverminderungen zu erreichen ist.

Trotz Ausdehnung des Netzes und des Verkehrs ist der Personalbestand der amerikanischen Eisenbahnen in zehn Jahren um 25%, d. h. um eine halbe Million Mann gesunken. "Die Verdrängung von Arbeitskräften durch Maschinen und die Wirtschaftsdepression erhöhen die Verteilung der Arbeit auf die vorhandenen und arbeitsberechtigten Kräfte.....Für den Unterhalt einer unbenutzten Maschine werden Mittel bereitgestellt. Der unfreiwillig arbeitslose Lokomotivführer oder Heizer verdient eine gleich gute Behandlung wie die Maschine die er führte -- oder es muss ihm Arbeitsgelegenheit geboten werden." Mit diesen und ähnlichen Aeusserungen lassen die Führer der Gewerkschaften vermuten von welchem Geiste der bevorstehende Kongress beseelt sein wird.

Wichtige Lohnverhandlungen in England. (ITF) Am 12. November lief die Frist des zwischen den Eisenbahnergewerkschaften und den vier grossen Eisenbahngesellschaften geschlossenen Waffenstillstandes ab. Die Gesellschaften luden die Gewerkschaften zu Verhandlungen ein, die am 13. November eröffnet wurden.

Wie anders nicht zu erwarten war, schlugen die Gesellschaften Herabsetzung der Löhne vor und zwar für die Dauer eines Jahres:

- a) 6 shilling (RM. 6.10) pro Woche für alle männlichen Vollarbeiter;
- b) 3 shilling (RM. 3.05) pro Woche für jugendliche und weibliche Arbeiter;
- c) 10 - 12 Pfd. Sterling pro Jahr für die Bediensteten mit Jahresgehältern.

Die Sonntags- Ueberzeit- und Nachtarbeitszuschläge sollen ebenfalls eine Verminderung erfahren.

Für das Werkstättenpersonal, an dessen Tarifvertrag ausser dem Eisenbahnerverbande eine Anzahl Berufsorganisationen beteiligt sind, finden am 17. November getrennte Verhandlungen statt.

Die drei Eisenbahnergewerkschaften haben die Vorschläge der Arbeitgeber zur Kenntnis genommen und versprochen, innerhalb begrenzten Frist eine Antwort zu erteilen. Falls eine Einigung nicht zustande kommt, muss die Angelegenheit dem paritätischen Lohnausschuss unterbreitet werden. Natürlich sind hier die Aussichten auf Verständigung kaum grösser als in direkten Verhandlungen. Die Streitfrage müsste dann vor dem Eisenbahnlohnamt, bestehend aus je sechs Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer und vier Vertretern der Benutzer der Eisenbahnen -- d. s. der Gewerkschaftsbund, der Genossenschaftsverband, der Verband Handelskammern und der Verband der Industrie --, ausgetragen werden.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Reichskonferenz der Handels- und Verkehrsarbeiter im deutschen Gesamtverband. (ITF) Am Sonntag, den 26. und Montag, den 27. Oktober tagte die erste Reichskonferenz der Abteilung für Handels- und Verkehrsarbeiter des Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs, nachdem zuvor die einzelnen Reichsfachgruppen Handel, Transport, Kraft- und Luftverkehr, welche die Abteilung bilden, in Vorkonferenzen zu wichtigen Einzelfragen Stellung genommen hatten. Diese drei Berufsgruppen, die unter dem alten Verkehrsbund jeweils unter einer besonderen Führung standen, kamen zum ersten Male zu einer gemeinsamen Konferenz zusammen. Es waren 192 Delegierte, die insgesamt 213 734 Mitglieder vertraten, anwesend. Kollege Reitz, Vorsitzender der Abteilung, berichtete eingehend über den gegenwärtigen Stand der Organisation und den Aufbau der neuen Reichsabteilung. Die Konferenz nahm Stellung zu den Fragen Arbeitszeit, Arbeitsbereitschaft, Ladenschluss und Sonntagsruhe im Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe. In einer Entschliessung forderte sie die Schaffung eines Arbeitsschutzgesetzes, das die Arbeitszeit auf höchstens 8 Stunden täglich oder 48 Stunden in der Woche festsetzt, einschliesslich Vorbereitungs- und Ergänzungsarbeiten, ferner forderte sie wegen der jetzigen schweren Wirtschaftskrise zunächst die vierzigstündige Arbeitswoche, um einer grösseren Anzahl Erwerbsloser wieder Arbeit zu verschaffen. Die ganze Zeit, in welcher der Arbeitnehmer dem Arbeitgeber zur Verfügung steht, muss als Arbeitszeit angerechnet werden. Ueberzeitarbeit ist allgemein zu verbieten. Deshalb muss der Ladenschluss, sowie der Post- und Bahnschluss auf 6 Uhr abends -- an Vortagen der Sonn- und Feiertage auf 5 Uhr -- festgesetzt, und das Ausfahren und Austragen von Waren nach Geschäftsschluss verboten werden. Für das Handelsgewerbe ist die vollständige Sonntagsruhe vorzuschreiben. Ferner wurde gefordert ein weitgehender Schutz der jugendlichen Arbeitskraft, Verbot von Nachtarbeit für jugendliche und weibliche Arbeitnehmer. Ausnahmebestimmungen für das Handels-, Transport- und Verkehrsgewerbe dürfen nicht zugelassen werden.

Die Konferenz hat ferner Richtlinien für die Sondersatzung der Reichsabteilung für die Kraftfahrer angenommen.

Die oft recht eigenartigen Rechtsverhältnisse im Strassenverkehr wurden in der Sitzung vom Montag durch Herrn Paetsch vom Polizei-Institut für Verkehr und Technik eingehend behandelt. Nach einem historischen Einblick in die Entwicklung des Verkehrs



überhaupt kam er auf die Unfallgefahren und die Unfallhäufigkeit des Kraftfahrverkehrs zu sprechen. Er wies auch auf die ziemlich ungeklärten Rechtsverhältnisse und gesetzlichen Bestimmungen in den verschiedenen Ländern hin. Leichtsinns, Unaufmerksamkeit und Böswilligkeit erhöhen die Unfallgefahr; doch Unaufmerksamkeit wird auch durch die allzulange Arbeitszeit leicht hervorgerufen. Aufgabe der Kraftfahrer und ihrer Organisation muss es sein, zu ihrem Teil dazu beizutragen, dass die Erziehung zur Unfallverhütung immer weitere Fortschritte macht. Mit einem interessanten Film über "Grosstadtverkehr in aller Welt" und einem Schlusswort der Kollegen Müntner und Reitz wurde die Konferenz geschlossen.

Der ewige Kampf um den achtstündigen Arbeitstag. (ITF) Der holländische Transportarbeiterverband hielt dieser Tage einen stark besuchten Demonstrationkongress gegen die endlose Arbeitszeit im Transport- und Verkehrsgewerbe. In Belgien, wo jetzt auch die Kraftfahrer unter das Achtstundentaggesetz fallen, hat die Abteilung Kraftfahrer des Transportarbeiterverbandes eine Aktion gegen die Umgehung des Achtstundentages eingeleitet, die in Antwerpen die ersten Erfolge zeitigt. Die Hafen-Chauffeure allerdings haben wegen der verkehrten Auslegung der Gesetzesbestimmungen und ihres Fernbleibens von der freigewerkschaftlichen Organisation die geringste Aussicht darauf, bald in den Genuss dieser Errungenschaft zu kommen.

Vom Internationalen Luftrechtskongress. (ITF) Die Ende September und Anfang Oktober in Budapest abgehaltene neunte Tagung des "Comité Juridique International de l'Aviation" war von Vertretern 40 verschiedener Staaten besucht. Es wurde festgestellt, dass die meisten der beteiligten Nationen bemüht sind, die Anregungen des ersten Luftrechtskongresses vom Jahre 1909 zu befolgen. Da aber ein international gültiges Luftrecht noch nicht besteht, werden sie sich vorläufig mit Vereinbarungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit behelfen müssen. Man denkt sich dies so, dass künftig Fragen des Luftrechts in irgend einer Form mit in die von den einzelnen Staaten geschlossenen Luftfahrtabkommen hereingenommen werden. Zur Debatte stand auch die Frage der Zuständigkeit bei Verbrechen oder Vergehen, die an Bord von Luftfahrzeugen begangen werden. Diese Frage bedarf vor allem bei strafbaren Handlungen über See einer besonderen Auslegung. Bei den Verhandlungen wurde dieses Jahr überhaupt der Seeflugverkehr in den Vordergrund gerückt. So vertrat die Mehrheit des Kongresses die Ansicht, dass die von den Vereinigten Staaten projektierten schwimmenden Inseln unter der Oberhoheit eines bestimmten Staates, der die für die Benutzung erforderlichen Vorschriften aufstellen soll, zu errichten seien. Allen interessierten Staaten müsse das Recht gewährleistet werden, diese Inseln anzufliegen und zu benutzen. Ferner stellte sich der Kongress auf den Standpunkt, dass in allen Rechtsstreitfragen des internationalen Luftverkehrs der Völkerbund anzurufen sei.

Strassenbahnwagen mit Führersitz in Berlin. (ITF) Die Berliner Verkehrsgesellschaft hat, dem Beispiel zahlreicher amerikanischer Strassenbahnen folgend, in einem Mitteleinstiegswagen versuchsweise einen Führersitz mit Rückenlehne einbauen lassen, von dem aus der Führer bequem seinen Dienst versehen und ohne Anstrengung sowohl Schalter wie Bremse bedienen kann. Um eine bequeme Beinstellung zu ermöglichen ist der Kontroller links, der Sandstreuwer und der Bremshebel rechts angebracht. Die Glocke wird mit dem Fuss in Tätigkeit gesetzt.

Einführung von Einmann-Wagen im Haag. (ITF) Seit dem 1. Oktober d. J. hat man auf den Strassenbahnlinien im Haag, dem Beispiel anderer holländischer Städte folgend, Einmann-Wagen eingeführt. Diese Neuerung wurde seitens des Publikums wie auch vom Personal mit Unzufriedenheit aufgenommen. Dem holländischen Eisenbahner- und Strassenbahnverband gelang es für die Führer der Einmann-Wagen ab 21. Oktober günstigere Fahr- und Dienstpläne zu erreichen. Er hält die durchschnittliche Dienstzeit von 8 Stunden 7 Minuten auf

Einmann-Wagen für zu lang, da die Arbeit anstrengender ist als auf gewöhnlichen Wagen.

Die Kraftdroschke in der städtischen Verkehrskonzentration. (ITF) Dass die Kraftdroschke im fahrplanmassigen Stadtverkehr einen wichtigen Platz einnimmt, ist sicherlich eine Neuheit. Mit dieser Neuheit hat die Strassenbahngesellschaft von New Bedford (U.S.A.) sich die Auszeichnung der Coffin-Medaille 1930 für glänzende Betriebsleistungen verdient.

Die Kraftdroschke versieht in dem Verkehrsapparat der Gesellschaft den Zubringerdienst für die Strassenbahn und den Autobus. Die Einsetzung der Droschke war besonders billig, weil alle für den Omnibusbetrieb vorhandenen Anlagen und das Telephonnetz ohne weiteres vom Droschkenbetrieb in Mitbenutzung genommen werden konnten.

Neuer Zuwachs der Transportarbeiterpresse. (ITF) Den zahlreichen Zeitungen, die von den Transportarbeiterorganisationen der ganzen Welt veröffentlicht werden, hat sich eine weitere hinzugesellt: Nuestro Volante, herausgegeben von der Federacion Obrera de Choferes y Anexos (Föderation der Kraftfahrer und verwandten Berufe), Mejico 2070, Buenos Aires. Diese Organisation hat in den beiden vergangenen Jahren mit sichtbarem Erfolg versucht, die gespaltenen Kräfte der argentinischen Kraftfahrer wieder zu vereinigen und zu sammeln. Der neuen Zeitung wünschen wir ein langes, nützliches Leben.

Die portugiesischen Transportarbeiter schliessen sich zusammen. (ITF) Die vor kurzem errichtete Federacao Nacional dos Trabalhadores de Transportes e Comunicações (Portugiesische Landesföderation der Transport- und Verkehrsarbeiter) ist die erste Landesorganisation auf der Welt, welche in ihren Reihen Transportarbeiter aller Kategorien hat, einschliesslich Eisenbahner, Seeleute, Hafenarbeiter, Strassenverkehrsarbeiter etc. -- also auf ähnlicher Grundlage wie die Internationale Transportarbeiterföderation steht. Die neue Föderation gibt eine Zeitung unter dem Titel O Reducto heraus. Ihre Adresse ist Avenida 24 de Julho 96, Lissabon. Die Transportarbeiter in allen Teilen der Welt werden die Fortschritte der neuen Organisation mit Interesse verfolgen und sich uns den Wünschen auf besten Erfolg anschliessen.

Ausbreitung des holländischen Transportarbeiterverbandes durch den Zerfall im anarchistischen Lager. (ITF) Vor einiger Zeit ist der IJmuidener Fischer-Verband, die grösste Ortsgruppe der holländischen (anarchistischen) Transportarbeiter-Föderation, aus dieser Gewerkschaft ausgeschlossen worden, teils weil der revolutionäre Gewerkschaftsbund, dessen Streikmittel für Verwaltungszwecke verwendet worden waren, einen dem Verband drohenden Konflikt nicht finanzieren konnte. Es haben nun Verhandlungen wegen einer Verschmelzung des ausgeschlossenen Verbandes mit der IJmuidener Ortsgruppe des der I.T.F. angeschlossenen Zentralverbandes der Transportarbeiter stattgefunden. Die Mitglieder der beiden lokalen Organisationen haben sich in einer Urabstimmung für den Zusammenschluss ausgesprochen. Im Fischer-Verband wurden 892 Stimmer für und 31 gegen und in der IJmuidener Ortsgruppe des Zentralverbandes der Transportarbeiter 526 für und 21 gegen den Zusammenschluss abgegeben. Bekanntlich hat die anarchistische Transportarbeiter-Föderation vor einigen Jahren einen Vorschlag auf Verschmelzung mit dem Zentralverband der Transportarbeiter zurückgewiesen. Der Verlust der wichtigen Ortsgruppe IJmuiden ist die letzte Phase des Verfalls, in dem die anarchistische "Organisation" seither begriffen ist.

SEELEUTE.

Die Verhandlungen in der Rheinschiffahrt sind gescheitert. (I.T.F.) Laut Mitteilungen in der Tagespresse sind die Verhandlungen über die Neuregelung der Löhne in der Rheinschiffahrt am 11. November definitiv gescheitert. Die Arbeitgeber sollen erklärt haben, dass sie eine Herabsetzung der Löhne nur durch direkte Verhandlungen mit dem Personal, d. h. unter Ausschluss der Organisationen zustandebringen können.