



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

Nr. 25.

Amsterdam, den 12. Dezember 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.

Demonstration anlässlich der Freilassung des Kollegen Mastek.

Unter den von der polnischen Reaktion vor den Wahlen eingekerkerten und jetzt freigelassenen Sozialisten- und Gewerkschaftsführer befindet sich auch der Leiter des Bezirks Krakau des polnischen Eisenbahnerverbandes, Kollege Mastek. Seine Freilassung aus einer mehr als 10-wöchiger Haft geschah gegen Stellung von 5 000 Zloty (etwa 2 500 RM.). Um den Enthalteten zu begrüßen, versammelten sich vor dem Krakauer Bahnhof etwa 1 500 Eisenbahner und andere Arbeiter, wobei die stattgefundenen Kundgebungen einen demonstrativen Charakter annahmen. Die Polizei versuchte vergeblich die Demonstranten, die den Kollegen Mastek zu seiner Wohnstätte begleiteten, auseinanderzutreiben. Erst als die berittene Polizei einschritt und durch eine Reiterattacke die Demonstranten zerstreute, wurde die Ordnung wiederhergestellt. Einige Personen wurden dabei verwundet und einige verhaftet.

EISENBAHNER.

Eine Kampfansage gegen den belgischen Eisenbahnerverband. (ITF)
Nachdem die sozialistische Arbeiterbewegung Belgiens das gewerkschaftliche Vereinigungsrecht erzwungen hatte, entstand 1919 ein Eisenbahnbeamtenbund. Die Gründung des Bundes wurde gerechtfertigt mit der Erklärung die beiden bestehenden Eisenbahnerverbände, die freigewerkschaftliche und die christliche Organisation, trügen hervorragende Merkmale von Arbeiterorganisationen, seien also zur Verteidigung der spezifischen Beamteninteressen moralisch nicht berufen und materiell nicht befähigt. Zur weiteren Unterscheidung nannte der Bund sich politisch und konfessionnel neutral.

Die Neutralität trieb den Bund jedoch immer mehr ins anti-sozialistische Fahrwasser und mit jedem Jahr spitzte sich das Verhältnis zur freien Gewerkschaft zu. Weil der Bund nicht die Gesamtinteressen vertritt ist er auf Grund des Eisenbahngesetzes nicht befähigt das Personal im Verwaltungsrat des Staatsbahnunternehmens zu vertreten.

/des Personals

Nachdem der Bund elf Jahre lang ein Beamtenbund zu sein vorgab, entschliesst er sich jetzt zur Aufnahme derjenigen Arbeiter, die, im Kampfe für die Verteidigung ihrer materiellen und moralischen Berufsinteressen, die Herrschaft politischer oder konfessioneller Gewerkschaften nicht erdulden wollen." Damit treibt die gewesene Beamtenorganisation einen weiteren Keil zwischen sich und die freie Gewerkschaftsbewegung.

Reaktionärer Angriff auf die österreichische Eisenbahnerorganisation. (ITF) Die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen hat die Erhebung von Vereins-, Partei- und Gewerkschaftsbeiträgen innerhalb der Dienstzeit sowie in den für den Dienst bestimmten Räumen und Anlagen verboten.

Gegen das Verbot der Einkassierung von Beiträgen innerhalb der Dienstzeit hat die österreichische Eisenbahnergewerkschaft nichts einzuwenden. Hingegen erhebt sie Protest gegen die weitere Bestimmung des Verbotes. In allen Staats- und Privatbetrieben Oesterreichs

werden die Gewerkschaftsbeiträge -- und vielfach auch andere -- im Betrieb erhoben. Selbst in den Kasernen ist dieses üblich. Das Verbot der Generaldirektion bedeutet eine gegen die Eisenbahngewerkschaft gerichtete Ausnahmebestimmung und verstösst überdies gegen eine Vereinbarung zwischen der Gewerkschaft und der Generaldirektion. Die Gewerkschaft nimmt diese mit einem Rechtsbruch verbundene Herausforderung ziemlich furchtlos auf und schreibt dazu in ihrem Organ: "Die österreichischen Eisenbahner haben solche und ähnliche Proben ihrer Gesinnungstüchtigkeit bereits zur Genüge bestanden. Sie sind schon mit anderen Mächten fertig geworden als mit Antimarxisten, die sich jetzt törichterweise die Vernichtung der österreichischen Eisenbahnerorganisation zum Ziel gesetzt haben!"

Gehälter, Löhne und Arbeitszeit bei den deutschen Eisenbahnen.

(ITF) Die Gehälter aller deutschen Beamten werden ab 1. Februar 1931 um 6% gekürzt. Dieser Beschluss des Reichsrats und der Reichsregierung trifft auch über 300 000 Reichsbahnbeamte. Da die Regierung infolge der politischen Verhältnisse mit ausserordentlichen Vollmachten ausgerüstet ist, sind ihre Verordnungen vorläufig auf dem parlamentarischen Wege nicht anfechtbar.

Der Reichsverband der Industrie gibt eine Entschliessung bekannt, in der er ausser einer Herabsetzung der Gehälter der Eisenbahnbeamten auch einen Abbau der Löhne der Eisenbahnarbeiter fordert. Da der mächtige Verband Sprachrohr im Verwaltungsrat der Reichsbahngesellschaft hat, wäre es nicht zu verwundern, wenn diese Aufforderung zum Kampf gegen die 350 000 Eisenbahnarbeiter an zuständiger Stelle gehört würde.

Die Generaldirektion der Reichsbahngesellschaft hat bewusst die Verhandlungen über die Arbeitszeitbestimmungen des Kollektivvertrages auf den toten Punkt geführt. Daraufhin hat der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands den Reichsarbeitsminister er sucht einen Schlichter zu bestellen.

Die Verschacherung von Staatsbahnen durch politische Diktaturen.

(ITF) In Paris sind Verhandlungen eingeleitet worden über eine Anleihe von 60 Millionen Reichsmark an die polnische Staatsbank. In Ermangelung von finanzieller Vertrauenswürdigkeit wird die Konzession der Kohlenbergwerksbahnen angeboten.

Neue Unruhen auf den indischen Bahnen? (ITF) Durch das Organ ihre Generalrats hat die All-Indische Eisenbahnerföderation sich für die Freiheit des indischen Volkes ausgesprochen. In letzter Zeit wird die Föderation deswegen durch die Behörden in ihrer gewerkschaftlichen Agitation behindert. So wurde dem Kollegen Giri, Generalsekretär der Föderation, der sich auf einer grossen Propaganda tour befindet, und verschiedenen seiner Mitarbeiter die Veranstaltung öffentlicher Versammlungen und Kundgebungen verboten. Da Verbot verfehlte jedoch seine Wirkung. Giri und seine Mitarbeiter setzen ihre Tätigkeit fort, unbekümmert um die Gefahr mit ihrer Person die Zahl von 70 000 politischen Gefangenen zu erhöhen. Die ersten Uebertretungen des Verbotes hatten -- soweit Nachrichten vorliegen -- keine Folgen dieser Art.

Indessen droht ein Vorschlag über die rassenmässige Zusammensetzung des Personalkörpers das Feuer zu schüren. Ein Eisenbahnkommissar schlägt vor eine Reihe Stellen des Verkehrsdienstes ausschliesslich den Anglo-Indern (Eurasier) vorzubehalten. Die Länder werden durch diese Massnahme kaum getroffen; der Vorschlag will also hauptsächlich Inder ausschliessen und die ohnehin besser bezahlten Anglo-Inder begünstigen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Inder diese Demütigung widerspruchslos einnehmen. Gerade in diesem Punkte ist der Einfluss der Gewerkschaften auf die Massen ausserordentlich gross.

Für den 7. Dezember war eine Sitzung des Generalrats der Föderation nach Delhi einberufen. Am 8. und 9. Dezember sollte die halbjährliche Konferenz zwischen dem Eisenbahnministerium und den Gewerkschaften stattfinden.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Der Kampf der Dresdner Kraftdroschkenführer. (ITF) In der letzten Nummer des Presseberichtes teilten wir mit, dass durch die Aufkündigung des Vertrages durch die Unternehmer der Garantielohn der Dresdner Kraftdroschkenführer beseitigt werden sollte. Die Arbeiter hatten daraufhin den Schlichtungsausschuss angerufen, der nunmehr den gewährleisteten Lohn von M.8.50 täglich auf M.8.- herabsetzte. Diesen Schiedsspruch lehnen die Arbeitnehmer ab. Sie sind in den Streik getreten. Nur eine geringe Anzahl Kraftdroschken, die von den Besitzern und deren Verwandten gesteuert werden, fahren noch.

In Kanada wird der Achtstundentag für Kraftfahrer gefordert. (ITF) Der Kanadische Gewerkschafts-Kongress, der im September tagte, nahm eine Resolution an, in welcher für die Lenker von Lastkraftwagen, Omnibussen und Kraftdroschken die gesetzliche Einführung des Achtstundentages gefordert wird.

Wichtige Beschlüsse über das Nutzfahrzeug. (ITF) Die im Vorjahre gegründete Internationale Vereinigung der Nutzfahrzeug-Verbände, Sitz Paris, hat auf einer im Oktober abgehaltenen Versammlung beschlossen, an allen den Mitgliedern der nationalen Nutzfahrzeugvereinigungen gehörenden Nutzwagen an der Rückseite eine international geltende Tafel anzubringen mit der Aufschrift "Gebt Hupenzeichen, und ihr werdet vorfahren können! Im Behinderungsfalle meldet dies bei der Vereinigung". Gleichzeitig werden die Wagenführer angewiesen, unbedingt die rechte Strassenseite zu halten und den Personenwagen freie Fahrt zu ermöglichen. Durch diese Massnahme soll das oft hinderliche Versperren der Strassen durch breite Lastfahrzeuge vermieden werden. Die Tagung sprach sich ferner für eine Normung der Betriebsstoffe und der Transportgefässe (Container) aus. Auf den vor zwei Jahren auf dem Weltmotorkongress in Rom beschlossenen Wettbewerb hin wurden beachtenswerte Entwürfe eingereicht. Ferner soll durch Abhaltung von Wettbewerben Propaganda für den Nutzwagen gemacht werden. Gegenstand der Beratungen bildeten auch die Schwierigkeiten, die heute in Triptyques-Fragen für die Nutzfahrzeuge bestehen, wodurch der internationale Autobus- und Nutzfahrzeugverkehr noch sehr erschwert wird. Mit der Verkehrskommission des Völkerbundes fand eine rege Zusammenarbeit statt. Bei der Debatte über die allgemeine Bedeutung des Nutzwagens wurde hervorgehoben, dass z.B. in Oesterreich 13 000 Personenwagen schon 11 000 Nutzfahrzeuge gegenüberstehen mit einem Benzinverbrauch von 70 Prozent gegenüber 30 Prozent für Personenfahrzeuge.

Eine Neuorganisation der Zivilluftfahrt in Russland. (ITF) In Russland wurde die Hauptinspektion der Zivilluftflotte beim Kriegskommissariat aufgelöst und eine Bundesvereinigung der russischen Zivilluftfahrt gebildet, die dem Rat für Arbeit und Verteidigung der Sowjetunion unterstellt ist. Zu den Aufgaben der neuen Organisation gehört: der Betrieb der russischen Fluglinien, Erforschung und Einrichtung neuer Fluglinien, Ausbildung von Flugpersonal, Versuchsbau von Flugzeugen und Flugzeugmotoren sowie Flugzeuggerät und schliesslich auch der Luftschiffbau. Mit dieser Umbildung wird auch das Kapital und das Vermögen der staatlicher Luftfahrt A.-G. "Dobroljot" der neuen Bundesvereinigung übergeben. Diese hat bis zum 1. Januar 1932 den privaten Aktienbesitzern der "Dobroljot" den Wert der Aktien zu entrichten.

Schwere Lohnkämpfe auf den westdeutschen Wasserstrassen. (ITF) Die Unternehmer in der Rheinschiffahrt haben bekanntlich den Lohn- und Gehaltsvertrag gekündigt und nach ergebnislosen Verhandlungen mit den Gewerkschaften durch Abschluss von Einzelverträgen die Löhne herabzusetzen versucht. Am 18. November trat ein Schiedsgericht zusammen. Da die Verhandlungen ergebnislos verliefen, wurden sie auf den 26. November vertagt. An diesem Tage wurde folgender Schiedsspruch gefällt:

Mit Wirkung vom 29. XI. 1930 beträgt der Wochenlohn für Matrosen mit mehr als 4 Berufsjahren 40.- RM. und für Heizer mit

6-monatiger Berufstätigkeit 45.30 RM.; im übrigen ermässigen sich die Löhne und Gehälter um 7%; Massregelungen aus Anlass dieser Lohnbewegung finden nicht statt. Diese Regelung ist erstmalig am 1. März 1931 zum Monatsende und dann jeweilig mit 4-wöchiger Frist kündbar.

Der Schiedsspruch wurde vom Reichsarbeitsministerium für verbindlich erklärt.

Auch die Reeder in der westdeutschen Kanalschifffahrt kündigten den Tarifvertrag, lehnten die Forderungen des Personals ab und machten Anträge auf Verschlechterung der Arbeits- und Lohnbedingungen. Am 24. XI. wurde ein Schiedsspruch gefällt, wonach die Gehalts- und Lohnsätze mit Wirkung ab 22. XI. 1930 um 8% herabgesetzt werden; die reine Arbeitszeit wurde auf 8 Stunden festgesetzt und fällt in die Zeit von 6 Uhr morgens bis 7 Uhr abends; Pausen betragen 3 Stunden, die Mittagspause dauert zusammenhängend 2 Stunden. Die Verträge (Mantel- und Lohnvertrag) können erstmalig zum 31. III. 1931 gekündigt werden.

Diesen Schiedsspruch lehnt das Personal einmütig ab und erwägt Massnahmen zur weiteren Durchführung der Lohnbewegung. Die Unternehmer nahmen den Schiedsspruch an und beantragten seine Verbindlichkeitserklärung. Da auch andere Reedereien ihre Verträge kündigen, herrscht unter den westdeutschen Binnenschiffern eine grosse Erregung und weitere Lohnkämpfe stehen bevor.

Hafenarbeiter-Löhne in Italien. (ITF) Italien drückt die Arbeitslöhne weiter herab. Zu den letzten Opfern gehören die Hafenarbeiter. Der italienische Verkehrsminister und die faschistischen Gewerkschaften haben kürzlich einer Herabsetzung der Löhne von 5 bis 12 Prozent zugestimmt.

Die Wahlen der Personalvertretung bei der Wiener Strassenbahn. (ITF) Am 14. November, wenige Tage nach den Nationalrats-Wahlen, fanden in Wien die zweijährigen Personal-Vertretungs-Wahlen der Wiener Strassenbahn statt. Da diese Wahlen so kurz aufeinander folgten, wurde die Periode der Wahlpropaganda für die Personalvertretung wesentlich abgekürzt, doch führten trotz seiner Kürze, sowohl der Freien Gewerkschaftsverband (welcher der I.T.F. angehört), wie auch die christliche und unpolitische (faschistische) Organisation den Wahlkampf mit Erbitterung; letztere hatten trotz aller Bemühungen nur wenig Erfolg. Die Zusammenstellung des Personalausschusses bleibt dieselbe, d. h. auf den Freien Gewerkschaftsverband, auf dessen List 10 388 Stimmen abgegeben wurden, entfielen 22 Mandate, gegen 2 der Christlichen Partei. In der Disziplinarkommission hat sie sämtliche 40 Mandate behalten. Nur im Vertrauensmännerausschuss hat unsere Organisation einen leichten Rückzug machen müssen, d. h. die Zahl der Sitze ist von 147 auf 143 zurückgegangen, während sich die der Christlichen Gewerkschaft von 2 auf 5, die der neutralen Gewerkschaft von 20 auf 24 Sitze erhöhte. Auf allen Bahnhöfen und Depots haben jedoch die Vertrauensmänner der Freien Gewerkschaft die Mehrheit behalten, weshalb dieser geringe Rückgang praktisch keine grosse Bedeutung haben wird.

Ein Versuch bei der Strassenbahn in Sunderland (Grossbritannien).

(ITF) Um den Fahrgästen die Möglichkeit eines Vergleiches zwischen Strassenbahn und Autobus zu geben, stellen die Städtischen Strassenbahnen von Sunderland auf einer bestimmten Strecke, auf der ebenfalls eine Autobuslinie verkehrt, einen besonders zu diesem Zwecke gebauten Wagen neuesten Modells ein. Das Publikum soll entscheiden, welchem dieser beiden Verkehrsmittel der Vorzug zu geben ist.

Offensive gegen die deutschen Strassenbahnerlöhne. (ITF) Der Arbeitgeberverband der Rheinisch-Westfälischen Strassenbahnen erwirkte einen Schiedsspruch, wonach der Lohn des Personals ab 1. Januar 1931 um 6% gekürzt werden soll. Nachdem die Gewerkschaften den Spruch abgelehnt hatten, wandten sich die Arbeitgeber mit einem Gesuch an den Minister, ihn für verbindlich zu erklären. Durch dieses Beispiel ermutigt, kündigten auch die anderen Rheinischen Unternehmungen Lohnkürzungen an.

Der Strassenbahnerstreik in Chemnitz. (ITF) Am 2. Dezember wurde

hauptsächlich durch eine kommunistische Hetze bei den Chemnitzer Strassenbahnen plötzlich ein Streik erklärt als Protest gegen die Absicht des Stadtrates, eine grosse Anzahl Strassenbahner zu entlassen, wenn das Personal den Vorschlag, nicht mehr als 40 Stunden wöchentlich bei entsprechender Lohnkürzung zu arbeiten, zurückweisen sollte. Nach Fehlschlagen des Streikes wegen ungenügender Beteiligung haben die Vertreter des Gesamtverbandes Unterhandlungen mit dem Stadtrat gepflogen. Es kam eine Vereinbarung zustande, wonach die beabsichtigten Entlassungen nicht vorgenommen werden und die Arbeitszeit vorläufig unverändert bleibt; sie soll in Zukunft im Einvernehmen mit dem Gesamtverband festgelegt werden. Der Stadtrat behält sich eine Massregelung der Streikteilnehmer vor.

SEELEUTE.

Wiedereintritt des englischen Seeleuteverbandes in die Labourpartei (ITF) Wie bekannt, ist der englische Seemannsverband s. Zt. aus der Labourpartei ausgetreten. Jetzt haben die Ortsgruppen Cardiff, Bristol, Barry und Newport, beim Vorstand beantragt, eine Urabstimmung über den Wiederanschluss bei der Labourpartei durchzuführen. Der Vorstand entsprach dem Antrag. Die Urabstimmung ist schon im Gange.

Die norwegischen Reeder und die Ratifizierung der Konvention über die Sicherheit zur See. (ITF) In einem Schreiben an die Regierung empfiehlt der norwegische Reederverein die Ratifizierung des Uebereinkommens betr. die Sicherheit zur See. Er wünscht jedoch, dass der automatische Alarmapparat für den Empfang von S.O.S.-Signalen als vollwertiger Ersatz für den wachhabenden Funktelegraphisten betrachtet werde. Ferner werden Vorbehalte bezüglich des Rettungsgerätes auf den bereits bestehenden Passagierschiffen sowie bezüglich der Erneuerung von Zertifikaten gemacht. Man schlägt vor, dass die Ratifizierung stattfinden soll, nachdem sich England für das Uebereinkommen ausgesprochen hat. Die Reeder sind der Ansicht, Norwegen könne die Konvention über die Tiefladelinie nicht ratifizieren, bevor dies nicht in einer Reihe anderer Länder geschehen sei und man einige Erfahrungen damit gemacht habe.

Die Arbeitszeit der schwedischen Seeleute. (ITF) Das Kommerzkollegium und Sozialamt schlagen der Regierung vor, das Gesetz über die Arbeitszeit der Seeleute, welches am 31. Dezember d. J. abläuft, ohne nennenswerte Abänderungen auf weitere 3 Jahre zu verlängern.

EILIGER SONDERBEFICHT.

Konflikt bei der Schweizerischen Speisewagengesellschaft. (ITF) Der Schweizerische Eisenbahnverband muss sich seine Anerkennung durch die Schweizerische Speisewagengesellschaft erzwingen. Die Lage ist so zugespitzt, dass der Streik buchstäblich vor der Türe steht.

Wenn die Direktion damit rechnet aus dem Auslande die nötige Streikhilfe zu bekommen, so macht sie die Rechnung ohne die in der I.T.F. organisierten Arbeitnehmer des Speisewagen- und Schlafwagenbetriebes. An ausländischen Streikbrechern dürfte Mangel herrschen.