

PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
 FERNSPRECHER 80186

No. 2.

Amsterdam, den 23. Januar 1931.

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
 ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE,
 SOWIE IN ESPERANTO

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

EISENBAHNEN.

Der Lohnkonflikt auf den englischen Bahnen im Schlichtungsstadium. (ITF) Der im Jahre 1928 zwischen den Gesellschaften und den Gewerkschaften der englischen Eisenbahnen geschlossene Lohnfrieden lief am 12. November 1930 ab. Pünktlich unterbreiteten die Gesellschaften am 13. November den Gewerkschaften ihre Vorschläge, die auf beträchtliche Herabsetzungen der Löhne und Gehälter abzielten. Der zur Zeit gezahlte Mindestlohn soll von 46 auf 38 Schilling (1 sh = etwa RM 1.-) die Woche herabgesetzt werden. Die Gewerkschaften antworteten nicht nur mit einem entschiedenen "Nein!", sondern stellten Gegenforderungen, namentlich zugunsten der niederen Kategorien. Sie fordern die Erhöhung des Mindestlohnes auf 60 Schilling die Woche.

Am 28. November musste festgestellt werden, dass eine Einigung nicht zu erzielen war und das gesetzlich vorgesehene Schlichtungsverfahren eingeleitet werden musste.

Am 19. Dezember behandelte der paritätische Lohnausschuss den Konflikt. Wie vorauszusehen war, führten diese Verhandlungen zu keinem Ergebnis. Die beiden Parteien trafen nur die gesetzlich vorgesehene Vereinbarung, das Eisenbahnlohngericht anzurufen.

Das Eisenbahnlohngericht ist am 19. Januar zusammengetreten und muss seinen Schiedsspruch innerhalb 28 Tagen fällen. Der Schiedsspruch kann nicht verbindlich erklärt werden.

Um die Arbeitszeit auf den deutschen Eisenbahnen. (ITF) Der Arbeitszeitkonflikt bei der deutschen Reichsbahn war durch den Schiedsspruch vom 12. Dezember nur teilweise erledigt worden und zwar zugunsten der Arbeiter der grossen Werkstätten und der Bahnunterhaltung. Für die Arbeiter im Zugförderungs-, Betriebs- und Verkehrsdienst und in der Bahnbewachung wurde die Lösung des Konfliktes um einen Monat verschoben.

Am 10. Januar begannen neue Schlichtungsverhandlungen. Der Schiedsspruch übertraf selbst die Wünsche der Reichsbahnverwaltung, hielt die bestehenden Arbeitszeitvorschriften aufrecht und fügte gar noch Verschlechterungen zu. Auf den heftigen Protest der Gewerkschaften hin beraumte das Arbeitsministerium Nachverhandlungen für die Amendierung des Schiedsspruches an. Bei diesen Verhandlungen wurde schliesslich eine Einigung erzielt, wodurch der Achtstundentag auf weitere Arbeiterkategorien, vornehmlich in den werkstattähnlichen und den mit dem Werkstattdienst verknüpften Betrieben, den Kraftwerken und den grossen Güterhallen ausgedehnt wird.

Die Reichsbahngesellschaft ist ferner von ihrem Vorhaber, durch Aussperrung die Zustimmung der Werkstättenarbeiter zur Einlegung von Feierschichten zu erzwingen, abgekommen. Sie hat den gekündigten Arbeitern mitgeteilt, dass sie trotz des Ablaufs der Kündigungsfrist an der Arbeit bleiben können. Durch diesen Rückzug hat die Reichsbahngesellschaft die Arbeitsniederlegung in Sachsen und Solidaritätsstreiks in anderen Teilen des Landes vermieden.

Ein Anschlag auf die polnischen Eisenbahnergewerkschaften. (ITF)
 In Polen besteht eine Vereinbarung zwischen den Eisenbahnergewerkschaften und der Staatsbahnverwaltung über den Abzug der Gewerkschaftsbeiträge vom Lohne. In letzter Zeit hat sich das Verhältnis zwischen den Gewerkschaften und der Verwaltung aus politischen Gründen zugespitzt, hauptsächlich wegen der Gegnerschaft des freigewerkschaftlichen Eisenbahnerverbandes zu den reaktionären, anti-demokratischen und arbeiterfeindlichen Bestrebungen der Regierung.

Ganz unvermittelt erliess die Staatsbahnverwaltung in der ersten Januarwoche eine Verfügung, wonach die Abzüge von Verbandsbeiträgen abhängig gemacht werden von der Einlieferung neuer Mitgliedschaftserklärungen vor dem 15. Januar. Dadurch geraten die Organisationen in eine schwierige Lage, besonders durch die Kürze der Frist. Ferner wirkt die unerhörte Bestimmung, dass die Mitgliedschaftserklärung vom Dienstvorgesetzten beglaubigt werden muss, materiell und moralisch sehr erschwerend. Die Befürchtung, dass diese Bestimmung zu Einschüchterungen missbraucht werden soll, ist wohl nicht ganz unbegründet.

Der Eisenbahnerverband nennt diesen Versuch, die gewerkschaftliche Betätigung zu lähmen, eine Belastungsprobe der gewerkschaftlichen Treue.

Gewinnbeteiligung für das Eisenbahnpersonal in der Tschechoslowakei. (ITF) Das tschechoslowakische Eisenbahnministerium brütet Reorganisationspläne aus. Es verlautet, dass Beteiligung des Personals am Reingewinn vorgesehen sei, u. z. 60%. Die übrigen 40% sollen der Ausgestaltung des Betriebes zugute kommen. Das Ministerium meint durch diese Massnahme das Interesse des Personals an den Betriebsergebnissen zu heben.

Das Personal steht diesen Plänen ziemlich misstrauisch gegenüber, umso mehr als das Eisenbahnministerium, besonders in der letzten Zeit, wiederholt seine unsoziale Gesinnung gezeigt hat und die Begriffsbestimmung des Reingewinns nicht bekannt ist. Die Eisenbahnerverbände verlangen, dass dem Personal, dessen Geschick ja letzten Endes auf dem Spiele steht, der nötige Einfluss auf die Gestaltung dieser Pläne eingeräumt wird.

Die spanischen Eisenbahner fordern Lohnerhöhung. (ITF) Am 2. Dezember reichte der Spanische Landesverband der Eisenbahner bei den 66 Eisenbahngesellschaften, der eine beträchtliche Anzahl Mitglieder hat, eine Forderung auf "einen Mindestlohn von 8 Peseten täglich, ein Mindestgehalt von 3 000 Peseten jährlich, und ferner auf eine Erhöhung der jetzigen Gehälter um 1 500 Peseten jährlich mit entsprechender Erhöhung der Tageslöhne von 4 Peseten" ein. "Diese Forderungen gelten für alle Eisenbahnangestellte und -arbeiter, ohne Ansehung ihrer Gruppe oder Tätigkeit".

Mit Ausnahme der mehr draufgängerischen Zeitungen sind diese Forderungen von der ganzen spanischen Presse günstig aufgenommen worden, eine Tatsache, die nicht überrascht, wenn man bedenkt, dass die offiziellen Statistiken des Arbeitsministeriums seit 1914 eine Steigerung des Lebenshaltungsindex um ca. 175 Prozent aufweisen, während die Löhne im gleichen Zeitraum um nur etwa 133 Prozent gesteigert wurden.

Das Verbandsorgan der spanischen Eisenbahner bemerkt hierzu, dass die Eisenbahnerlöhne, von den Landarbeiterlöhnen abgesehen, die niedrigsten Löhne in ganz Spanien darstellen.

Verwendung von Eisenbahnern in Argentinien, die als dienstunfähig erklärt wurden. (ITF) Ein kürzlicher Erlass des argentinischen Ministeriums für Oeffentliche Arbeiten sieht vor, dass künftig alle Lokomotivführer, die wegen körperlicher Defekte in den Lokschuppen dienst versetzt worden sind, nur noch -- vorausgesetzt, dass der Grad ihrer Dienstunfähigkeit dies zulässt -- zu Arbeiten verwendet werden sollen, die mit der Vorbereitung und Prüfung von Lokomotiven in den Lokschuppen zusammenhängen und ein Monatsgehalt von 200 Pesos erhalten sollen. Festgelegt ist ferner, dass keine Aenderung

in der Beschäftigung eines festen Angestellten in einer andern Gruppe eintreten darf, um einen wegen körperlicher Gebrechen degradierten Lokomotivführer unterzubringen.

Wegen körperlicher Gebrechen degradierte Heizer erhalten laut Erlass einen Monatsgehalt von 160 Pesos. Es darf von ihnen jede ihrem Berufe entsprechende Arbeit verlangt werden, die sich als notwendig erweist, vorzugsweise aber die Vorbereitung von Lokomotiven. Sollte an einem besonderen Arbeitsplatze derartige Arbeit nicht in ausreichendem Masse vorhanden sein, so können sie an jeden andern Platz versetzt werden, wo dies der Fall ist.

Lokomotivführer und -heizer dürfen von ihren Posten nicht abgesetzt werden solange nicht vom Gesundheitsamt bescheinigt worden ist, dass sie unfähig sind, ihre besondere Art Arbeit zu verrichten. Dies will besagen, dass ihnen die gewöhnliche Arbeit entzogen werden kann sobald ein ärztlicher Berater der Gesellschaft ihre Dienstunfähigkeit festgestellt hat, dass aber ihre Gehälter, wenn sie innerhalb der vorgeschriebenen Frist von 20 Tagen beim Gesundheitsamt Berufung eingelegt haben, solange nicht herabgesetzt werden dürfen, bis das Ergebnis ihrer Berufung auf dem ordentlichen Wege bekannt geworden ist. Die Löhne der Lokomotivführer in der Republik Argentinien schwanken zwischen 250 (Führer im aktiven Dienst) bis 345 Pesos, je nach Art und Dauer des Dienstes, und diejenigen der Heizer zwischen 100 (qualifizierte Heizer im aktiven Dienst) bis 230 Pesos.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Streik des Omnibuspersonals der Westcliff Motor Services - England.

(ITF) Diese in Westcliff (Grafschaft Essex) ansässige Gesellschaft hat von ihrem Personal die sofortige Unterzeichnung eines neuen Arbeitsvertrages verlangt, wonach statt der bisherigen 48, 58 Stunden wöchentlich gearbeitet werden soll. Ferner drohte sie mit der Entlassung jedes Arbeiters, welcher sich einer Gewerkschaft anzuschliessen wage. Sie weigert sich auch, mit den Vertretern unseres englischen Transportarbeiterverbandes zu verhandeln. Der Verband, unter dessen Leitung die Streikbewegung steht, hat sich mit der Regierung in Verbindung gesetzt. Vom Arbeitsamt wurde dem Verband die Zusage gemacht, dass ein Arbeitsloser seine Ansprüche auf Erwerbslosenunterstützung nicht verloren ginge, wenn er die Anstellung bei genannter Firma ablehnt in dem Falle, dass dadurch einer der Beschäftigten entlassen werden könnte.

Tarifvertrag für Kraftfahrer und Kutscher im Früchtehandel. - Irland.

(ITF) Der Englische Transportarbeiterverband hat nach langen Verhandlungen mit der Irischen Früchte-Einkaufs-Vereinigung einen Tarifvertrag abschliessen können, wonach diejenigen Mitglieder, die der Vereinigung am 30. September 1929 oder vorher angehörten, ihren ständig beschäftigten Arbeitern im Fuhrgewerbe folgende Lohnsätze zu zahlen haben:

	<u>£ pro Woche</u>
(a) Führer von Lastkraftwagen von 2 und mehr Tonnen.....	3. 6. -
Beifahrer.....	2.15. -
(b) Führer von Lastkraftwagen unter 2 Tonnen.....	2.18. -
(c) Fuhrleute.....	2.17. -
(d) Fuhrleute (auf leichten Wagen).....	2.15. 6
(e) Arbeiter an Ständen.....	2.12. 6.

Für neu eingestellte Leute gelten niedrigere Sätze; nach viermonatiger Beschäftigung im Gewerbe werden aber die obigen Löhne bezahlt.

Nach ununterbrochener dreimonatiger Beschäftigung haben die Arbeiter Anspruch auf bezahlte "Ferien" an folgenden Tagen: Ostermontag und -dienstag, am 12. und 13. Juli, am 1. und 2. Weihnachtstag. Muss ein Arbeiter an einem dieser Tage arbeiten, so steht ihm eine Entschädigung in Höhe von 2 Arbeitstagen oder ein anderer freier Tag mit Bezahlung zu. Der Vertrag trat am 1. Dezember 1930 in Kraft.

Ausbau des deutsch-italienischen Luftverkehrs. (ITF) Am 15. d. M. haben in München Verhandlungen über einen Ausbau des deutsch-italienischen Luftverkehrs begonnen, an denen deutscherseits Vertreter des Reichsverkehrsministeriums und der Deutschen Lufthansa teilnehmen und vonseiten Italiens u. a. der Direktor der zivilen Luftfahrt Molsese. Für die bereits bestehende Linie München-Mailand sollen gewisse flugtechnische Erleichterungen geschaffen werden. Besonders für die Ueberfliegung des Brennergebietes haben die Italiener aus militärischen Gründen sehr scharfe Bestimmungen vorgeschrieben. Die Piloten der Verkehrsflugzeuge sollen sich auf der Strecke Brenner-Bozen an eine ganz bestimmte, genau bezeichnete Linie halten, was sich in der Praxis aus meteorologischen Gründen als nicht immer durchführbar erwiesen hat. Wenn möglich soll noch in diesem Jahre die Luftverbindung Berlin-Rom so gestaltet werden, dass man frühmorgens Berlin verlässt und abends Rom erreicht. Eine solche Tagesverbindung bestand bisher nur zwischen Rom und Wien. An den Verhandlungen beteiligen sich auch österreichische Stellen.

Not der Binnenschiffer in Holland. (ITF) Unter der grossen Auto-konkurrenz, die auch in Holland überhandnimmt, leidet besonders die Binnenschiffahrt. Viele Binnenschiffer sind demnach beschäftigungslos und leben mit ihren Familien in grosser Not. Der holländische Transportarbeiterverband und die Organisation der Binnenschiffer haben wiederholt erfolglos versucht, die Regierung dazu zu bewegen, die Not der Binnenschiffer zu mildern.

Nun ist es den Vertretern der Binnenschiffer gelungen, bei der Regierung Massnahmen gegen die Notlage der Binnenschiffer zu erwirken. Ein Teil der Beschäftigungslosen wird zu Notstandsarbeiten herangezogen, wobei ihnen Kostgeld, Reisegeld, etc. sowie eine Unterstützung von 11 - 14 Gulden pro Woche für die in den Schiffen zurückbleibenden Familien gewährt wird.

Schiedsspruch für die mitteldeutschen Strassenbahner. (ITF) Im Lohnstreit des Fahr-, Betriebs- und Werkstättenpersonals der Strassenbahner in Mitteldeutschland wurde in Magdeburg folgender Schiedsspruch gefällt: Die am 1. April 1929 beschlossene Lohnstafel bleibt nach dem 31. Januar in Kraft mit der Abänderung, dass sämtliche Löhne um 4% gekürzt werden. Dieses Abkommen kann mit sechswöchiger Frist erstmalig zum 31. Juli 1931 gekündigt werden.

Kampf der Lausanner Strassenbahner um Verkürzung der Arbeitszeit. (ITF) Seit langem kämpft das Personal der Lausanner Strassenbahnen um Verkürzung der Arbeitszeit, die jetzt 52 Stunden wöchentlich für die Werkstättenarbeiter und 8.30 - 8.45 Stunden täglich für das Betriebspersonal beträgt. Die bisher vergeblichen Bemühungen der Strassenbahner haben jetzt einen Erfolg gezeitigt. Nach dem Beschluss des Wirtschaftsministeriums wird die Arbeitszeit für die Werkstättenarbeiter von 52 auf 50 Stunden pro Woche herabgesetzt mit der Wirkung vom 2. März; die Arbeitszeit des Betriebspersonals wird wahrscheinlich ab 15. Mai herabgesetzt.

Natürlich wird das Personal seinen Kampf für die Erreichung des Achtsturentages weiterführen.

SEELEUTE.

Eine australische Methode, die Arbeitslosigkeit zu bekämpfen. (ITF) Auf einer am 4. Dezember v. J. abgehaltenen Versammlung des Bezirks Neusüdwaales des Australischen Seeleuteverbandes wurde ein sehr merkwürdiger Beschluss in der Arbeitslosigkeitsfrage gefasst. Die Versammlung, auf der die arbeitslosen Seeleute eine überwältigende Mehrheit hatten, nahm eine Entschliessung an, wonach Verbandsmitglieder, die sechs Monate ununterbrochen an Bord eines Schiffes angestellt sind, ihren Platz an einen arbeitslosen Kameraden abtreten müssen. Die Versammlung beschloss, die übrigen Bezirke des Verbandes aufzufordern, dieselbe Resolution anzunehmen. Die Reeder betrachten den Beschluss als eine Verletzung des Gesetzes über das Schlichtungsverfahren, unter welches auch der Seeleuteverband fällt.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Streik der Dünkirchener Hafenarbeiter für Lohnerhöhung. (ITF) Im französischen Hafen Dünkirchen ist ein Hafenarbeiterstreik ausgebrochen. Die Arbeiter verlangen eine Erhöhung der Halbtagesgehälter um 5 Franken. Damit betrüge der Tagesverdienst 52,50 Franken. Die Schiffsmannschaften haben beschlossen, keine Streikbrecherarbeit zu leisten. Demzufolge werden auch keine Schiffe entladen.

Konflikt im Berliner Fuhrgewerbe. (ITF) Im Berliner Fuhrgewerbe ist gegen Mitte dieses Monats ein Lohnkonflikt ausgebrochen, der am 14. Januar vor dem Schlichtungsausschuss ausgetragen werden sollte. Das Verlangen der Fuhrherreninnung ging auf einen Lohnabbau von rund 10 Prozent hinaus. Nach einem Verständigungsvorschlag des Vorsitzenden des Schlichtungsausschusses sollten die Wochenlöhne der Chauffeure im Schwerfuhrwerkgewerbe ab 17. Januar von 67 auf 64 Mark und ab 1. April um weitere 3 Mark verkürzt werden. Die Löhne der Chauffeure im Leichtfuhrwerkgewerbe sollten im gleichen Zeitraum von 61,50 auf 58,50 Mark bzw. 57 Mark herabgesetzt werden. Für die Kutscher im Schwerfuhrwerkgewerbe war ein Lohnabbau von 61,50 auf 58,50 bzw. 57 Mark, im Leichtfuhrwerkgewerbe von 54,50 auf 52,50 Mark und ab 1. April auf 50 Mark vorgesehen.

Die Funktionäre des Fuhrgewerbes nahmen am Sonntag, den 18. und die Belegschaften in einer Vollversammlung am Dienstag, den 20. Januar zu dem Vermittlungsvorschlag Stellung, wo einmütig der Vorschlag abgelehnt wurde. Auch die Arbeitgeber haben schliesslich den Vergleichsvorschlag abgelehnt. Amtliche Schlichtungsverhandlungen wurden nochmals auf Mittwoch nachmittag angesetzt und nach mehrstündigen Auseinandersetzungen kam es zu folgendem Schiedsspruch:

Die Löhne der Chauffeure im Schwerfuhrgewerbe werden ab 17. Januar von 67 auf 64 Mark, ab 31. März auf 61,50 Mark reduziert (statt auf 61 Mark, wie im Vergleichsvorschlag vorgesehen).

Der Lohnabbau bei den Chauffeuren und Kutschern im Leichtfuhrgewerbe sowie bei den Kutschern im Schwerfuhrgewerbe bleibt im Endeffekt der gleiche wie im Vergleichsvorschlag. Dagegen ist die im letzteren enthaltene Herabsetzung der Entschädigung für die Pferdepflege an den Wochentagen dahin gemildert worden, dass sie nicht auf 6, sondern auf 6,50 Mark abgebaut wird. Die Vergütung für die Pferdepflege an Sonntagen, die um 50 Pf. abgebaut werden sollte, bleibt unverändert bestehen.

Der Schiedsspruch bringt gegenüber dem Vergleichsvorschlag eine Milderung des Lohnabbaus um 1 Mark pro Woche. Das Lohnabkommen soll bis 30. April gelten, während der Vergleichsvorschlag eine Geltungsdauer bis 31. Juli festsetzte.

Am Mittwoch abend nahmen die Funktionäre zum Schiedsspruch Stellung. In der langen Diskussion gingen die Meinungen über die Empfehlung der Lohnkommission, den Schiedsspruch anzunehmen, stark auseinander und mit der Annahme des Schiedsspruches in geheimer Abstimmung gegen eine starke Minderheit fand der Kampf sein Ende.