



# PRESSEBERICHT

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

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

Nr. 3.

Amsterdam, 6. Februar 1931.

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

## EISENBAHNER.

Ein Beschluss der Kommission des Internationalen Arbeitsamtes für automatische Kuppelung. (ITF) Die Kommission für automatische Kuppelung ist am 2. Februar in Genf zusammengetreten. Der Internationale Verband der Eisenbahnverwaltungen hatte einen ausführlichen Bericht über die Unfallstatistik vorgelegt, aus dem hervorgeht, dass die Anzahl der Kupplungsunfälle mit unmittelbarem tödlichem Ausgang im Jahre 1929 auf den europäischen Bahnen 239 betragen hat.

Aus dem technischen Bericht des Verbandes geht hervor, dass es möglich ist, an dem gesamten Park rollenden Materials die jetzige Schraubenkuppelung in absehbarer Zeit durch eine automatische Kuppelung zu ersetzen. Die vorläufige Kostenberechnung lässt erkennen, dass das Problem finanziell nicht unlösbar ist.

Die Kommission beschloss ihre Arbeiten mit einer einstimmig angenommenen Resolution, worin die Meinung ausgesprochen wird, dass die automatische Kuppelung der Eisenbahnfahrzeuge ein wirksames Mittel zur Verhütung von Unfällen ist. Dementsprechend werden die Eisenbahnverwaltungen durch die Kommission ersucht, diese technische Verbesserung ihres Betriebsmaterials anzustreben.

Lohnverhandlungen bei den Privatbahnen in Schweden. (ITF) Die Verhandlungen über die Erneuerung des Kollektivvertrages bei den schwedischen Privatbahnen konnten nicht mehr vor Ablauf der Geltungsdauer des alten Vertrages, d. i. 31. Dezember 1930, beendet werden. Hinsichtlich der Regelung der Arbeitszeit blieben die Parteien uneinig über den Aufenthalt in Stationen ausserhalb der Heimatsstation. Ueber die Erholungsurlaubsvorschriften wurde ebenfalls keine Einigung erzielt. Diese beiden Angelegenheiten werden dem Schiedsgerichte überwiesen.

Ueber den Lohntarif wurden die Verhandlungen am 15. Januar wiederaufgenommen. Der Vertrag gilt für 20 000 Mann.

Die Schlichtungsverhandlungen bei den englischen Eisenbahnen. (ITF) Das englische Eisenbahnlohngericht tagte vom 19. - 22. Januar und vertagte die Verhandlungen auf den 2. Februar.

Kollege Cramp, Generalsekretär des englischen Eisenbahnverbandes und Beisitzer auf dem Lohngericht, erklärte in einer öffentlichen Versammlung, dass die von den Eisenbahngesellschaften vorgeschlagenen Arbeitsbedingungen in einer zivilisierten Gesellschaft nicht geduldet werden können. Sich zu der Frage der Kurzarbeit äussernd sagte er, dass man vor einem grausamen Dilemma stehe, aber dass es schliesslich vorzuziehen sei, dass eine gewisse Anzahl Leute entlassen würden anstatt alle der Willkür der Eisenbahngesellschaften auszuliefern.

Am 26. Januar unterbreiteten die Eisenbahngesellschaften ihre Vorschläge zur Herabsetzung der Löhne des Werkstättenpersonals. Dieses ist zum Teile im Eisenbahnerverband, zum Teile in anderen Berufsverbänden (Metallarbeiter usw.) organisiert. Die Gesellschaften drängten bei den Gewerkschaften darauf an, ihre Zustimmung zu geben, dass die Streitfrage dem Schiedsrichte überwiesen werde. Die Gewerkschaftsvertreter nahmen das Ersuchen zur Kenntnis und versprachen die Entscheidung ihrer Vorstände schleunigst herbeizuführen.

Unruhen unter den rumänischen Eisenbahnern. (ITF) Am 30. Januar fand

in Bukarest eine Protestversammlung von Eisenbahnern statt, die ein unseliges Ende nahm.

Der Protest richtet sich gegen Massenabbau und beträchtliche Lohrkürzungen.

Nach der Versammlung zog ein Demonstrationzug, dessen Teilnehmerzahl auf einige Tausend geschätzt wird, zum Eisenbahnministerium. Dabei kam es zu Zusammenstößen mit der Gendarmerie, welche die Demonstranten gewaltsam auseinandertrieb.

Es gab Tote und Verwundete, -- auch Verhaftungen wurden vorgenommen -- über deren Anzahl es an genauen Informationen fehlt.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Beschlüsse der belgischen Kraftfahrer. (ITF) Auf seiner unlängst in Brüssel abgehaltenen Landeskonferenz der Kraftfahrer-Ortsgruppen hat der belgische Transportarbeiterverband eine Reihe von Forderungen aufgestellt, die nachstehend aufgeführt seien. Gegenstand der Beratungen waren: a) ein Vorentwurf des Verkehrsministers über den Omnibus- und Touristenwagen-Betrieb, b) Verbesserungen im Verkehrswesen, die dem Senat vorgeschlagen wurden und c) die Vorbereitung zu der Europäischen Strassenverkehrskonferenz, die auf Veranlassung des Völkerbundes am 31. März d. J. in Genf abgehalten wird.

Die belgischen Kraftfahrer brachten ihre Unzufriedenheit über den Entwurf des Verkehrsministers zum Ausdruck, da er keine Abhilfe der Misstände im Omnibus- und Touristenwagen-Betrieb bringen wird. Die Omnibusse und Gesellschaftswagen werden oft von Chauffeuren gefahren, die 12 bis 18 Stunden im Tag Dienst tun müssen. Dies zeigt auch, wie es um die Sicherheit des Publikums bestellt ist. Es wurde daher beschlossen, bei den zuständigen Behörden folgende Forderungen zu stellen:

- 1.) Führer oder Schaffner unter 21 Jahren dürfen auf Omnibussen oder Touristenwagen nicht beschäftigt werden;
- 2.) der Platz der Führer von Omnibussen und Touristenwagen muss vom Publikum vollkommen abgesondert sein;
- 3.) bei der Konzessionserteilung muss zur Bedingung gemacht werden, dass für die im regelmässigen Dienst beschäftigten Kraftfahrer, worunter auch die Omnibusfahrer, die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes zu gelten haben, die streng eingehalten werden müssen;
- 4.) in diesen Diensten -- besonders im Touristenwagenverkehr -- darf ein Chauffeur nie länger als 5 Stunden hintereinander am Steuerrad sitzen.  
Dies bedeutet, dass ihm nach 5 Stunden Dienst eine Ruhepause von mindestens  $1\frac{1}{2}$  Stunden gewährt werden muss. Das Publikum muss einsehen lernen, dass die Nerven des Kraftfahrers nicht zu sehr angespannt werden dürfen, und dass es für das Publikum selbst eine grosse Gefahr bedeutet, wenn diese Forderung nicht durchgeführt wird;
- 5.) jeder Omnibus- und Touristenwagen-Unternehmer muss gezwungen werden, nicht nur sein Fahrzeug und sein Personal, sondern auch seine Fahrgäste zu versichern;
- 6.) niemand darf ohne gültigen Führerschein einen Omnibus- oder Touristenwagen lenken. Der Führerschein muss von einer besonderen provinziellen Kommission ausgestellt sein;
- 7.) alle im öffentlichen Verkehr stehenden Fahrzeuge müssen einer ständigen behördlichen Kontrolle unterzogen werden.

X

Diese Forderungen zeigen, dass die Zustände im belgischen Verkehrswesen noch recht viel zu wünschen übrig lassen.

Die Konferenz hat ferner beschlossen, beim Verkehrsminister darauf anzudringen, dass in die Delegation der belgischen Regierung zu der Europäischen Strassenverkehrskonferenz des Völkerbundes auch ein Vertreter der "Nationale Sektie van Autovoerders" des belgischen Transportarbeiterverbandes aufgenommen wird.

Unsere Internationale wird auf dieser Strassenverkehrskonferenz bestimmt vertreten sein und wir hoffen, dass ihre an die Kraftfahrerverbände gerichtete Aufforderung, dahin zu wirken, dass die Berufschaffere auch in den Regierungsdelegationen vertreten sein werden, das gewünschte Ergebnis haben wird.

Konflikt im Berliner Fuhrgewerbe. (ITF) Zu unserem ausführlichen Bericht in der letzten Nummer haben wir noch folgendes mitzuteilen: In der letzten Woche des Januar kam es nochmals zu Verhandlungen vor dem Schlichter, weil der Schiedsspruch, der einen Lohnabbau von durchschnittlich 8 Prozent vorsah und dem die Arbeiter trotz vieler Bedenken zugestimmt hatten, von der Fuhrherreninnung abgelehnt worden war. Der Schlichter bemühte sich vergebens um den Abschluss eines Vergleichs, denn die Fuhrherren hielten hartnäckig an der Forderung fest, die Löhne um 15 Prozent abzubauen. Am 29. Januar hat daher der Schlichter die Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches ausgesprochen.

Kampf der Leipziger Kraftdroschkenführer um den Garantielohn. (ITF) Vor Jahresfrist wurde der Grundlohn der Leipziger Kraftdroschkenführer durch Schiedsspruch des Schlichtungsausschusses auf 4,20 M. und der Anteil an der Bruttoeinnahme auf 15 Prozent -- bei einem garantierten Schlichtlohn von 8 Mark -- festgesetzt. Bei der Aufkündigung des Lohntarifes zum 30. Dezember 1930 liessen die Droschkenbesitzer die Absicht verlauten, einen neuen Lohntarif ohne Garantielohn zu vereinbaren. Die Verhandlungen, bei denen der uns angeschlossene Gesamtverband grundsätzlich die Beibehaltung des Fest- oder Garantielohnes forderte, blieben ergebnislos, sodass schliesslich der Schlichtungsausschuss angerufen werden musste. Der von diesem gefällte Schiedsspruch sieht wiederum einen Schichtlohn von 4,20 M. und 15 Prozent Anteil an der Bruttoeinnahme vor, doch statt des bisherigen Festlohnes von 8 Mark werden nur noch M. 7,60 garantiert. Diesen Schiedsspruch hat der Leipziger Droschkenbesitzerverein abgelehnt, worauf er auf Antrag unserer deutschen Kollegen verbindlich erklärt wurde.

Achtsturentag für die Omnibus- und Lastkraftfahrer Ontarios in Sicht. (ITF) In der nächsten Parlamentssession der Regierung von Ontario (Kanada) wird ein Gesetzentwurf über den Achtsturentag für die Omnibus- und Lastkraftwagenführer eingereicht werden. In dem alljährlichen Interview des Premierministers Henry mit dem Provinzialvorstand des Kanadischen Gewerkschaftsbundes, das Mitte vorigen Monats stattfand, äusserte sich ersterer dahin, dass er davon überzeugt sei, dass viele Unfälle auf den Landstrassen dadurch verursacht werden, dass die Kraftwagenlenker, besonders die Omnibus- und Lastwagenführer, am Steuerrad einschlafen.

Lohnkampf in der Mainschiffahrt. (ITF) In der Mainschiffahrt wurde der Tarifvertrag zum 31. Dezember 1930 gekündigt. Die Unternehmer forderten 15% Lohnabbau, während das Personal eine Erhöhung seiner schlechten Löhne verlangte.. Da die Unternehmer Verhandlungen für aussichtslos hielten, riefen sie den Schlichtungsausschuss an, der am 13. Januar 1931 folgenden Schiedsspruch fällte:

Die Mindestlöhne für die Mainschiffahrt werden wie folgt neu festgesetzt:

- a) für Schiffsführer ab 1.1.1931 232.- RM. pro Monat
- "                  "          " 1.IV.1931 230.- RM. " "
- b) für Matrosen ab 1.1.1931 39.50 RM. pro Woche
- "                  "          " 1.IV.1931 39.- RM. " "

Diese Regelung gilt bis zum 30. Juni 1931 und kann erstmals zu diesem Termin mit monatlicher Frist gekündigt werden. Die Parteien hatten zu dem Schiedsspruch bis 19. Januar Stellung zu nehmen.

Bisher ist uns über die Annahme oder Ablehnung nichts bekannt, das Personal dürfte jedoch diesen Schiedsspruch ablehnen, da er eine Kürzung der ohnehin schon niedrigen Löhne um 5% und seit April um ein weiteres Prozent bedeutet. Die Unternehmer begründen die Lohnsenkung mit dem in Deutschland vorgenommenen "Preisabbau", erwähnen aber nicht, dass die Löhne der Mainschiffer seit 1927 unverändert geblieben sind, während die Lebenserhaltungskosten seitdem wiederholte Steigerungen erfuhren. Zu erwähnen ist noch, dass die unverkürzten Löhne in der Mainschiffahrt noch niedriger lagen als die vor kurzem um 7% herabgesetzten Löhne in der Rheinschiffahrt.

Vor neuen Kämpfen in der Rheinschifffahrt. (ITF) Obwohl die Löhne und Gehälter in der Rheinschifffahrt erst durch den Schiedsspruch vom 26.2.1930 um 7% herabgesetzt wurden, haben die Arbeitgeber den Kollektivvertrag zum 31. März 1931 neuerlich gekündigt. Es besteht kein Zweifel darüber, dass die Arbeitgeber/neue Ver- <sup>keine</sup> schlechterung der Arbeitsbedingungen durchsetzen wollen. Der Gesamtverband, Bezirksverwaltung Duisburg, gibt die Kündigung dem Personal durch ein eigenes Flugblatt bekannt, worin u.a. erklärt wird, dass die Arbeitnehmer eine weitere Lohnsenkung nicht mehr ertragen können und die Rheinschiffer zum geschlossenen Widerstand gegen die Unternehmerpläne aufgefordert werden.

Dünkirchener Hafentarbeiter. (ITF) Nach einer Mitteilung der uns angeschlossenen französischen Hafentarbeiter-Föderation war die in unserer letzten Nummer über einen Streik der Dünkirchener Hafentarbeiter gebrachte Notiz zum Teil irreführend. In Wirklichkeit verhält es sich so, dass der lokale Verband der Föderation in dem bewussten Hafen seit einiger Zeit auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen gedrängt, bisher aber noch keine Streikaktion gutgeheissen hat. Allerdings wurde infolge einer Hetze extremer Elemente die Arbeit auf zwei Schiffen spontan eingestellt, die betreffenden Arbeiter nahmen sie aber auf den Rat der Organisation alsbald wieder auf. Zum Zwecke der Abhaltung einer Versammlung fand am 24. Januar eine Arbeitsunterbrechung statt, wo die Docker mit grosser Mehrheit beschlossen, so lange keine Ueberstunden mehr zu leisten, bis das Hafenamt ihre Forderungen in Erwägung zöge.

Neue Vereinbarung für die Docker von Gothenburg-Schweden. (ITF) Für die Docker von Gothenburg ist nach Schlichtungsverhandlungen vor kurzem ein Tarifvertrag unterzeichnet worden. Ausser einigen neuen Bestimmungen über verschiedene Arten schwieriger Arbeit enthält der neue Vertrag nichts, was vom alten abweicht. Er gilt für 1 500 Mann und hat auf ein weiteres Jahr Gültigkeit.

Verkehrsrückgang und Erwerbslosigkeit. (ITF) Zum Zwecke eines Vergleiches zwischen dem Verkehrsvolumen und der Erwerbslosenzahl wurde bei 16 grösseren deutschen Strassenbahnunternehmungen eine Rundfrage veranstaltet, deren Ergebnis erkennen lässt, dass der Verkehrsrückgang im allgemeinen der steigenden Linie der Arbeitslosigkeit entspricht.

Neue Tarifverträge für die Kleinbahner in Deutschland. (ITF) Bekanntlich haben am 15. und 16. Dezember in Berlin Verhandlungen wegen Abschluss neuer Tarifverträge für die Kleinbahner stattgefunden. Die Arbeitgeberverbände wollten verschiedene Verschlechterungen durchführen, während die beteiligten Arbeitnehmerorganisationen eine Reihe von Verbesserungen gefordert haben. Nach lebhaften Verhandlungen wurde vereinbart, dass die Verträge am 1. April 1931 wieder in Kraft treten sollen. Man einigte sich, von einigen unbedeutenden Änderungen abgesehen, auf den alten Text, die Parteien haben sich aber weitere Verhandlungen über die wichtigsten Bestimmungen, nämlich die Frage des Lohnes und der Nebengebühren vorbehalten. Diese Verhandlungen sind am 15. Januar aufgenommen worden.

Lohnbewegungen bei den deutschen Strassenbahnen. (ITF) Die Strassenbahnunternehmen fast aller deutschen Städte unternehmen einen Angriff auf die Strassenbahnerlöhne. So ist in Frankfurt an der Oder das Lohnabkommen zum 31. Januar 1931 gekündigt worden. Nach ergebnislosen Verhandlungen am 12. Januar kam es am 20. Januar zu einer Vereinbarung, auf Grund welcher ab 1. Februar ein Lohnabbau von 3 Pfennig pro Stunde durchgeführt wird. Die Vereinbarung gilt auf 3 Monate. In Koblenz ist der Tarifvertrag ebenfalls zum 31. Januar 1931 gekündigt worden. Nach dem Verhandlungsergebnis werden die Löhne ab 1. Februar um 5 Prozent gesenkt. In Aachen mussten sich die Strassenbahner eine Lohnkürzung von  $5\frac{1}{2}\%$  ab 15. Januar auferlegen lassen. Das neue Lohnabkommen kann mit monatlicher Frist, erstmalig zum 30. Juni 1931, gekündigt werden.

Versetzung in den Ruhestand zur Vermeidung von Entlassungen. (ITF)  
Am 23. Dezember v. J. wurde zwischen der Dresdener Strassenbahn A.-G. und den Personalorganisationen vereinbart, dass am 15. Januar 1931 80 Bedienstete, welche bis Ende 1930 das 60. Lebensjahr erreicht haben, vorzeitig in den Ruhestand versetzt werden. Die in den Ruhestand Versetzten erhalten den Ruhelohnbetrag, auf den sie Anspruch hätten, wenn sie ordnungsgemäss nach Erreichung des 65. Lebensjahres in den Ruhestand versetzt worden wären. Wo dieser Ruhelohn 130 Mark monatlich bei Arbeitern und 100 Mark monatlich bei Arbeiterinnen nicht erreicht, zahlt der Arbeitgeber den Betroffenen diese Beträge bis zum erreichten 65. Lebensjahre, oder bei früher eintretender Invalidität bis zum Eintritt derselben.

SEELEUTE.

Die Reise Trotzki nach Norwegen. (ITF) Die Tagespresse hat vergangene Woche das Gerücht verbreitet, Trotzki hätte/seiner Reise nach Norwegen Abstand genommen, weil ihm das Durchreisevisum von Deutschland verweigert worden wäre und der norwegische Matrosen- und Heizerverband seinen Mitgliedern verboten hätte, bei seiner Beförderung nach Norwegen mitzuhelfen. Nach einer Rückfrage konnten wir feststellen, dass dieses Gerücht vollständig aus der Luft gegriffen ist. Der norwegische Matrosen- und Heizerverband hat seinen Mitgliedern eine derartige Anweisung nicht erteilt. Im Gegenteil, er hat erklärt, dass er mit Freuden der Vortragsreihe entgegensehen würde, welche Trotzki in seinem Lande zu halten gedenkt.

/von