



PRESSEBERICHT

No. 4

Amsterdam, den 20. Februar 1931.

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

EISENBAHNER.

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

Anschlag auf die Arbeitsbedingungen der österreichischen Eisenbahner. (ITF) Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen macht bekannt, dass die Personalkosten gesenkt werden müssen.

Der Vorschlag sieht u.a. vor:

1. die Abschaffung des dreizehnten Monatsgehaltes,
2. die Aufhebung des Stücklohnvertrages in den Werkstätten,
3. die Aufhebung der "Wirtschaftsprämie",
4. Herabsetzung der Nebenbezüge des Maschinen- und Zugpersonals und der Leistungsprämien in verschiedenen Dienstzweigen,
5. Herabsetzung der ständigen Bezüge und Löhne,
6. Aenderung der Urlaubsvorschriften,
7. Aenderung der Dienstdauervorschriften,
8. Aufhebung der Ueberstundenentschädigungen,
9. Verminderung des Personalbestandes der Werkstätten.

Der Vorstand der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft antwortet auf diesen Vorschlag der Direktion: das würde eine unerträgliche Senkung der Lebenshaltung der Eisenbahner bedeuten. Die Organisation hat ihre Vertreter angewiesen, der Generaldirektion mitzuteilen, dass ein Verhandeln über derartige Vorschläge zu den Dingen der Unmöglichkeit gehört.

Gewerkschaftliche Konzentration in Jugoslawien. (ITF) Am 8. Februar tagte in Maribor der Kongress des jugoslawischen Eisenbahnerverbandes. Gemäss einem Beschluss wird die Eisenbahnerorganisation die Errichtung einer umfassenden Transport-Föderation anstreben für alle Bediensteten des Verkehrs zu Wasser und zu Land.

Der französische Eisenbahnerverband wächst. (ITF) Im Laufe des Jahres 1930 hat der Mitgliederbestand der französischen Eisenbahnerföderation ständig zugenommen. Bei den Wahlen für die Personalvertretung im Hohen Eisenbahnrat erhielt die freigewerkschaftliche Föderation die grösste Stimmenanzahl und überflügelte zum ersten Male die sog. Kommunistische Eisenbahnerföderation.

Der Vorstand des Fachverbandes der Bahnhofsvorsteher und -verwalter hat vor einiger Zeit mit der freigewerkschaftlichen Eisenbahnerföderation Aufnahmeverhandlungen begonnen.

Verurteilung der Kurzarbeit durch das amerikanische Eisenbahn-Arbeitsgericht. (ITF) Der Eisenbahnbeamtenverband Nord-Amerikas macht eine Streitfrage über die Beschäftigung von Aushilfskräften bei der Railway Express Agency (grosser Rollfuhrdienst, der von den Eisenbahngesellschaften gemeinschaftlich betrieben wird) vor dem Eisenbahn-Arbeitsgericht anhängig und erzielte dabei einen vollen Erfolg für seinen Standpunkt. Das Gericht beschloss:

1. Die Anzahl der Stellen mit Vollbeschäftigung ist so hoch wie möglich, die Anzahl der Stellen mit nicht voller Beschäftigung so niedrig wie möglich zu halten.
2. Die regelmässigen eintretenden Anschwellungen sind möglichst in den Arbeitsplan des vollbeschäftigten

Personals einzubeziehen.

3. Soweit die "Spitzen" nicht ohne Aushilfspersonal bewältigt werden können, ist ein ständiger Körper von nicht vollbeschäftigten Aushilfsbediensteten zu bilden.

4. Der Stellenplan, sowohl für das Aushilfs- als für das ständige Personal, muss Gegenstand der Vereinbarung zwischen Arbeitgeber und Gewerkschaft sein.

5. Das Aushilfspersonal fällt unter den Lohn tariffvertrag und erwirbt Dienstaltersrechte.

Seit einiger Zeit führen die amerikanischen Gewerkschaften eine Kampagne für die "Stabilisierung der Beschäftigung". Der Erfolg des Beamtenverbandes erlangt somit grundsätzliche und praktische Bedeutung für die gesamte Eisenbahnerschaft der Vereinigten Staaten.

Die Gewerkschaftsbewegung der indischen Eisenbahner geht vorwärts.
(ITF) Die Führer der indischen Eisenbahnergewerkschaften haben ihre Hände voll.

Im Dezember trat der Generalrat der all-indischen Eisenbahner-Föderation zusammen. Auf der Sitzung herrschte grosser Widerwillen gegen die Leitung der Great Indian Peninsula Bahn und gegen das Eisenbahnministerium, wegen Nichteinhaltung der Abmachungen, die zur Abrufung des Streikes auf besagter Bahn führten. Am Vorabend der halbjährlichen Konferenz mit dem Ministerium teilte der Generalrat der Regierung mit, die Föderation sei nicht gewillt in die Behandlung der Tagesordnung einzutreten, ehe die Frage der Wiedereinstellung der 14 000 gemassregelten Streikteilnehmer in befriedigender Weise geregelt sei. Der Generalrat bezeichnete es als zwecklos mit Behörden zu verhandeln und Abmachungen zu treffen, wenn nicht die Sicherheit besteht, dass beide Parteien ihrem Versprechen in loyaler Weise nachkommen. Auf der Konferenz wurde denn auch nur diese Frage behandelt, jedoch noch nicht erledigt.

Das Personal der Madras and Southern Mahratta Bahn ist in helle Empörung geraten über eine erfolgte Lohnrevision. Die Revision kam lange nachdem die Gewerkschaft ihre Forderungen erhoben hatte und brachte einigen Bürobediensteten eine nicht allzuringfügige Erhöhung ihrer Bezüge. Das Gros des Personals wurde mit einer lächerlich geringen Erhöhung abgespeist. Zum Protest weigerten sich tausende Arbeiter ihren Lohn in Empfang zu nehmen. Das Ergebnis des Protestes war die Zusage, dass die Frage der Revision der Löhne noch erörterungsfähig wäre.

Die Regierung von Mysore hatte seinerzeit dem Kollegen Giri, Generalsekretär der Föderation, die Einreise verboten. Diese Geste erwies sich als günstig für die Propaganda. Wir haben Grund anzunehmen, dass ein Wink von London gegeben worden ist. Jedenfalls, Giri hat in der ersten Januarhälfte das Gebiet des Staates Mysore propagandistisch bearbeitet.

Die Mitgliederwerbung macht gute Fortschritte. Für die Eisenbahner im Staate Nizam wurde auf Veranlassung der all-indischen Eisenbahnerföderation eine Gewerkschaft errichtet. Die Gewerkschaft der Madras and Southern Mahratta Bahn erhöhte ihre Mitgliederzahl von 6 000 auf 32 000 im Laufe des Jahres 1930. Der gesamte Mitgliederbestand der Föderation ist 125 000.

Auf einigen Eisenbahnnetzen bestehen mehrere Gewerkschaften, wovon einige lokalen Charakters. Es werden Anstrengungen gemacht um für jedes Netz eine Einheitsorganisation zu schaffen. Die Verschmelzung der Organisationen der grossen East Indian Bahn steht bevor.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Steuerleistungen für Kraftfahrzeuge in den Vereinigten Staaten.

(ITF) Nach einem Bericht der American Automobile Association, haben die Autobesitzer i. J. 1930 doppelt soviel Abgaben geleistet wie die Eisenbahnen. Zusammen bezahlten sie in diesem Jahre 1.060 Millionen Dollar, davon 930 Millionen an besondere Abgaben und 130 Millionen an Eigentumsteuer. Diese Summe entspricht ungefähr der Hälfte der Ausgaben für Bau und Unterhaltung der Strassen, Tilgung der Anleihen, Anschaffungen und Verwaltungskosten für alle Strassen in den Vereinigten Staaten.

Rückgang des Kraftwagenbestandes in Berlin. (ITF) Interessant ist es festzustellen, dass in der Zeit einer geradezu wunderbaren Entwicklung des Kraftverkehrswesens, der Kraftwagenbestand in Berlin im Zeitraum vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1930 um etwa 10 000 Stück zurückgegangen ist. Teilweise ist dieser Rückgang der gegenwärtigen Wirtschaftskrise zuzuschreiben. Die Anzahl der Unfälle in Berlin betrug in Dezember 1930 1891, was im Verhältnis zu der Unfallziffer vom Oktober (2406) und November (2445) einen merklichen Rückgang bedeutet.

Lohnbewegungen bei den deutschen Strassenbahnen. (ITF) Nach einem Schiedsspruch für die sächsischen Strassenbahnen ermässigen sich die Löhne ab 1. Februar um 6% mit der Beschränkung, dass diese Ermässigung die Löhne des Personals, das 40 oder weniger Stunden wöchentlich arbeitet, nicht trifft.

Sowohl die Arbeitnehmer als die Arbeitgeber erhoben gegen diese Entscheidung Einspruch; die Arbeitnehmer wegen der Lohnkürzung und die Arbeitgeber, weil ihnen/Regelung, die zum 30. September 1931 kündbar ist, zu langfristig erscheint. /die

Ein neuer Schiedsspruch wurde gefällt, der folgende Lohnkürzung vorschreibt:

6%	bei einer Arbeitszeit von	48	Stunden			
4%	"	"	"	"	47	"
2%	"	"	"	"	46	"
0%	"	"	"	"	45	" oder weniger.

Diese Regelung gilt bis 30. September.

In Westfalen haben die Arbeitnehmer bei kommunalen Strassenbahnen bei der Schiedsstelle eine Verkürzung der Arbeitszeit und Verlängerung des bestehenden Lohnabkommens beantragt. Die Arbeitgeber verlangten hingegen eine Lohnkürzung um 9%. Der Schiedsspruch lehnte die Forderung der Arbeiter betr. der Verkürzung der Arbeitszeit ab und senkte die Löhne ab 1. Februar 1931 um 6%.

Die Arbeitnehmer lehnten den Schiedsspruch ab und legten Berufung beim Zentralausschuss in Berlin ein.

Unruhen im Hafen von Le Havre. (ITF) Gegen Mitte dieses Monats brach im Hafen von Le Havre ein Konflikt aus wegen eines Versuchs der Arbeitgeber, gegen den Widerstand der Gewerkschaft eine Aenderung der Anstellungsregeln durchzusetzen. Anstatt der bisherigen tageweisen und halbtägweisen Anstellung soll die Anstellung wochenweise erfolgen. Dem Organ der sozialdemokratischen Partei "Le Populaire" zufolge, begaben sich mehrere Hundert Arbeiter nach dem Kai wo Streikbrecher auf zwei Schiffen arbeiteten. Es kam zu Tötlichkeiten. Die Polizei und die republikanische Garde griffen ein. Fünf Personen wurden schwer und fünfzehn leicht verletzt.

Aussperrung in La Rochelle. (ITF) Die Presseagenturen berichten, dass Hafendarbeiter von La Rochelle sich weigerten ein Schiff zu löschen, welches in Le Havre von Streikbrechern abgefertigt worden war. Auf diesen Sympathiestreik antworteten die Hafendarbeiter mit der allgemeinen Aussperrung.

Kein Streik im Hamburger Hafen. (ITF) Die Hamburger Hafendarbeiter kündigten s. Zt. den Tarifvertrag und schlugen eine Herabsetzung der Löhne vor. Die energische Haltung der Gewerkschaft bewegte schliesslich die Arbeitgeber den alten Vertrag bis zum 15. Februar zu verlängern. Die ferneren Verhandlungen führten zu einem Schiedsspruch, gemäss welchem der alte Tarif bis zum 28. Februar in Kraft bleibt und vom 1. März ab die Löhne um 4.3% senkt, also den Tagelohn auf RM 8.80 festsetzt. Eine Urabstimmung der Hafendarbeiter ergab zwar eine Mehrheit gegen die Annahme des Schiedsspruches, jedoch wurde die durch die Satzungen vorgeschriebene Dreiviertelmehrheit nicht erreicht, so dass zum Streik nicht gegriffen werden kann. Demzufolge gilt der Schiedsspruch als angenommen. Die Arbeitgeber beschlossen ebenfalls die Annahme des Schiedsspruches.

Da die ursprünglichen Absichten der Arbeitgeber auf eine Herabsetzung von nicht weniger als 13% abzielten, ist der Ausgang des Konfliktes nicht als völlig unbefriedigend zu bezeichnen. Die neuen Lohnsätze gelten bis zum 30. September.

SEELEUTE.

Ausbau der spanischen Seeleuteföderation. (ITF) Die Spanische Seeleuteföderation trifft Vorbereitungen, um ihr Organisationsgebiet zu erweitern. Bisher beschränkte sie sich auf die Handelsschifffahrt. Sie will in Zukunft die Hochseefischerei, und sogar die Fischkonservenindustrie in ihr Organisationsgebiet einbegreifen. Man schätzt die Anzahl der nicht-organisierten Arbeitnehmer in diesen Betrieben auf annähernd 200 000.

ALLGEMEINES.

(Nach Redaktionsschluss eingelaufener Bericht.)

Der Achtstundentag im Verkehrswesen Argentiniens.

Das argentinische Achtstundengesetz vom September 1929 ist anwendbar auf alle Arbeitnehmer, die Landarbeiter und Dienstboten allein ausgenommen. Als etwa 6 Monate später die Ausführungsvorschriften erschienen, traten Schwierigkeiten auf für das Personal der Eisenbahnen, Strassenbahnen, Autobusbetriebe, Hafenbetriebe und Seeschifffahrt. Auch in einigen andern öffentlichen Betrieben traten Schwierigkeiten auf. Eine Verordnung der Regierung kündigte an, dass die endgültigen Ausführungsbestimmungen spätestens am 12. September 1930 veröffentlicht würden. Eine Verspätung trat ein infolge des politischen Staatsstreichs; die neue Regierung versprach die Ausführungsbestimmungen vor dem 1. Januar 1931 zu erlassen. Die Bestimmungen sind am 31. Dezember erschienen und gelten u. a. für die Seeleute, Hafentarbeiter, Strassenbahner und Kraftfahrer.

Die Ausführungsbestimmungen für die Seeleute schreiben vor dass alle an Bord von Schiffen mit argentinischer Flagge beschäftigten Personen nicht länger als 8 Stunden pro Tag oder 48 Stunden pro Woche beschäftigt werden dürfen. Dieselbe Bestimmung gilt für die mit dem Beladen und Entladen von Schiffen beschäftigten Personen und für die Hochseefischer insofern ihr Anteil am Erlös 10% nicht übersteigt.

Die Nachtarbeit darf 7 Stunden pro Tag nicht überschreiten; die Begriffsbestimmung beschreibt als Nachtarbeit alle Leistungen zwischen 9 Uhr abends und 6 Uhr morgens.

Die Ausführungsbestimmungen für Strassenbahnen und Kraftverkehrsbetriebe beschränkt die Arbeitszeit auf 8 Stunden pro Tag oder 48 Stunden pro Woche und die Dauer der Nachtschichten auf 7 Stunden. Da diese Bediensteten gewöhnlich im Stundenlohn stehen, ist vorgeschrieben, dass die Stundenlöhne in dem Masse erhöht werden als erforderlich ist um zu vermeiden, dass die Verkürzung der Arbeitszeit mit einer Herabsetzung der Löhne gepart geht.

Wenn ein Teil der Schicht in die Zeit von 11 Uhr abends und 4 Uhr morgens fällt, wird jede dieser Nachtstunden mit 68 Minuten bewertet. Dasselbe gilt bei Wechselschichten für jede Arbeitsstunde zwischen 9 Uhr abends und 6 Uhr morgens.