

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

No. 7.

Amsterdam, 3. April 1931.

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

EISENBAHNER.

Der Lohnkonflikt in England beendet. (ITF) Die Generalversammlungen der drei Tarifgewerkschaften Englands haben ihr letztes Wort zu dem Schiedsspruch des Eisenbahnlohngerichtes gesprochen: Mit grossem Widerwillen und dem Zwang der Verhältnisse gehorchend haben alle den Lohnabbau-Schiedsspruch angenommen.

Die Generalversammlung des Eisenbahnbeamtenverbandes hatte als erste den Kampf mit sich selber ausgefochten. Ihr Beschluss fiel am 15. März. Die Lokomotivpersonalgewerkschaft protestierte heftig, nannte den Schiedsspruch "monströs", fügte aber hinzu: "Wir fühlen, dass uns kein anderer gangbarer Weg bleibt, als anzunehmen."

Am schwierigsten war die moralische Lage im Eisenbahnerverband. Kurz nach Bekanntwerden des Schiedspruches kam es in Lokomotivdepots der Südbahngesellschaft und in einem grossen Güterschuppen der Westbahngesellschaft zu passivem Widerstand, was beträchtliche Verkehrsstockungen verursachte. Die Generalversammlung des Eisenbahnverbandes tagte zum ersten Male am 19. März, um zum Schiedsspruch Stellung zu nehmen. Am 18. März wurde jedoch gegen alle Erwartung eine Einigung in den Lohnabbauverhandlungen für das Werkstättenpersonal erzielt. Zu diesem Verhandlungsergebnis hatten die Ortsgruppen noch nicht Stellung nehmen können. Die Generalversammlung beschloss daher, die Beratungen eine Woche zu vertagen. Am 26. März nahm sie mit 49 Stimmen gegen 31 den Schiedsspruch an. "Die Mehrheit stimmte für die Annahme", erklärte der Generalsekretär des Verbandes, Kollege Cramp, "nachdem die Mitglieder befragt worden waren und nur mit der Ueberzeugung, dass die augenblickliche wirtschaftliche Lage die Aussicht auf einen erfolgreichen Kampf benimmt."

Die Eisenbahngesellschaften haben noch nicht erklärt, was sie zu tun gedenken. Es ist zu erwarten, dass sie genau wie die Gewerkschaften handeln werden.

Die Einbusse der 600 000 betroffenen Eisenbahner beziffert sich auf 98 Millionen Mark im Jahr.

Der Lohnabbau in Deutschland. (ITF) Nachdem Verhandlungen über einen Vorschlag der deutschen Reichsbahngesellschaft auf Herabsetzung der Löhne der annähernd 400 000 Arbeiter um durchschnittlich 10 Prozent ergebnislos verliefen, wurde auf Antrag der Gesellschaft ein Schlichter bestellt. Gegen die Person des Schlichters wurde seitens der Gewerkschaften Einspruch erhoben wegen früher bewiesenen Mangels an Unparteilichkeit. Das Arbeitsministerium beachtete den Einspruch nicht.

Der Schlichter fällte am 19. März einen Schiedsspruch, durch welchen eine Reihe Abänderungen der Lohnbestimmungen des Kollektivvertrages angeordnet werden, mit dem Ergebnis einer Senkung der Löhne um durchschnittlich 6 Prozent.

Die Gewerkschaften lehnten den Schiedsspruch ab, während die Reichsbahngesellschaft die Verbindlichkeitserklärung beantragte. Bei den Verhandlungen über diesen Antrag wurde der Schiedsspruch etwas zugunsten des Personals korrigiert, aber doch nicht genügend, um ihn annehmbar zu machen.

Die Politik der Regierung ist auf eine allgemeine Senkung aller Löhne gerichtet. Mit bürokratischer Folgerichtigkeit werden

alle von den Gewerkschaften abgelehnten Schiedssprüche verbindlich erklärt. So auch der Lohnabbau-Schiedsspruch gegen die Eisenbahner.

Die Forderungen der holländischen Eisenbahner zur Rationalisierung. (ITF) Der holländische Eisenbahnverband veranstaltete am 23. März dieses Jahres einen Kongress zur Prüfung der personal- und sozialpolitischen Folgen der Rationalisierung und der Abwehr nachteiliger Wirkungen. Die Entschliessung besagt in ihrem Teil betr. die Forderungen:

"Die Rationalisierung muss ein Mittel sein, die Arbeit zu erleichtern und ihren Ertrag zu erhöhen, aber nicht ein Mittel, um den Arbeitnehmern grössere Lasten aufzubürden.

"Der Kongress erachtet, dass das Personal ein Mitspracherecht über die angewandte Rationalisierung bekommen muss. Die ungünstigen Einwirkungen auf die Arbeitsbedingungen des Eisenbahn- und Strassenbahnpersonals müssen ausgeglichen werden durch beträchtliche Verkürzung der Arbeitszeit und Verbesserung der Lohn- und Gehaltsverhältnisse."

Die indischen Eisenbahner fühlen sich bedroht. (ITF) In einem Schreiben an die Internationale Transportarbeiter-Föderation lässt der Generalsekretär der All-Indischen Eisenbahner-Föderation sich folgendermassen aus:

"Das Eisenbahnbudget für dieses Jahr liegt vor und schliesst mit einem Fehlbetrag von 110 Millionen Rupien ab. Der Eisenbahnminister macht Vorschläge auf Herabsetzung der Löhne bis zu 10 Prozent und denkt auch an Personalabbau. Die Eisenbahner Indiens stehen also vor einer grossen Gefahr und diese wird leider eine sehr schlechte Wirkung auf den Ausbau der Organisation haben. Wir müssen mit grosser Sorgfalt und Aufmerksamkeit an die Frage heran gehen. Ich bereite wieder eine Propagandareise über ganz Indien vor, um die Leute gegen die Abbaupläne zu mobilisieren. Die Generalversammlung der All-Indischen Eisenbahner-Föderation tritt am 14. und 15. März zusammen. Der Lohn- und Personalabbau wird einer der wichtigsten Beratungsgegenstände sein."

Lohnabbau in Belgien. (ITF) Die Frage des Lohnabbaues bei den belgischen Eisenbahnen wurde sofort aktuell, als die Regierung etwas über ihre Absicht, die Löhne und Gehälter der Staatsbediensteten zu kürzen, hatte verlauten lassen. Ein Vorschlag auf Herabsetzung der Bezüge der Eisenbahner kam im Verwaltungsrat der Staatsbahngesellschaft aufs Tapet bei Behandlung des Punktes der Tagesordnung "Verschiedenes"!

Die Personalvertreter im Verwaltungsrat erreichten, dass die Angelegenheit auf die Tagesordnung einer Sondersitzung des Verwaltungsrates gesetzt wurde.

Die bürgerlichen Antragsteller begründeten den Vorschlag auf Herabsetzung der Bezüge des Eisenbahnpersonals mit dem Hinweis auf die Massnahme der Regierung gegenüber den Staatsbediensteten. Nun begründet die Regierung ihre Massnahme mit einer verblüffenden Doppelzüngigkeit: Einmal sagt sie, dass beim Sinken der Lebenshaltungskosten derselbe Grundsatz gelten müsse, wie beim Steigen derselben, ohne Rücksicht auf die Staatsfinanzen. Dann wieder rechtfertigt sie die Senkung der Bezüge mit der Notwendigkeit die Staatsausgaben einzuschränken. Die sozialdemokratische Opposition misst beiden Rechtfertigungen hohe politische Bedeutung bei. Abgesehen davon, dass beim Steigen der Lebenshaltungskosten die Bezüge der Staatsbediensteten niemals zu rechter Zeit und in angemessener Weise erhöht wurden, also Eile beim Sinken der Lebenshaltungskosten zumindest nicht am Platze ist, trägt die erste Begründung der Regierung deutlich den Stempel der Politik der grossen Finanzinstitute, in deren Verwaltungsräten gewisse Minister Aemter bekleiden. Die zweite Rechtfertigung stösst auf den Verweis, dass die 2400 grössten Steuerzahler des Landes entlastet worden sind in der Höhe des Betrages, um welchen die Bezüge der Staatsbediensteten gekürzt werden.

Im Verwaltungsrat der Staatsbahngesellschaft verwiesen die Wortträger des Personals auf den hochpolitischen Charakter der Regierungsmassnahme. Die Staatsbahnverwaltung wurde in die Form einer privaten Gesellschaft gekleidet gerade zu dem Zwecke, die Eisenbahnen politischen Einflüssen zu entziehen. Ferner habe das Unternehmen nicht das wirtschaftliche Bedürfnis, die Personalkosten zu senken.

Die Mehrheit des Verwaltungsrates beschloss, die Massnahme der Regierung auf die Eisenbahnen auszudehnen. Die Löhne und Gehälter werden ab 1. April 1931 um 6 Prozent herabgesetzt.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Kündigung der Lohntarife der Strassenbahner in Mitteldeutschland. (ITF) Der Arbeitgeberverband der mitteldeutschen Gemeinden kündigte am 27. Februar die Lohntarife der kommunalen Strassenbahner zum 31. März. Der Gang der Verhandlungen für die Erneuerung des Vertrages lässt eine Einigung erhoffen.

Erfolgreicher Strassenbahnerstreik in Brest (Frankreich) (ITF) Die Strassenbahner von Brest unterbreiteten am 1. Oktober Forderungen auf Lohnerhöhungen. Die Gesellschaft stellte sich anfangs taub und zeigte auch bei den schliesslich doch beginnenden Verhandlungen wenig Entgegenkommen. Am 15. Februar war die Geduld der Strassenbahner zu Ende und sie proklamierte einen 24stündigen Proteststreik. Die Gesellschaft antwortete mit der Aussperrung.

Durch Vermittlung des Bürgermeisters wurden Verhandlungen aufgenommen und am 20. Februar wurde der Betrieb wieder eröffnet. Die Löhne werden rückwirkend ab dem 1. Januar 1931 um 2 Franken pro Tag, die Ueberstundenzuschläge um 50% erhöht. Die Gesellschaft verpflichtete sich ferner vor dem 1. Januar 1932 mit der Gewerkschaft einen Kollektivvertrag zur Regelung der gesamten Arbeitsbedingungen abzuschliessen.

Betriebsratswahl der Wiener Kraftdroschkenführer. Bei der Wiener Kraftdroschkengesellschaft (WAT) fand am 5. und 6. März die Betriebsratswahl statt. Von den 614 Wahlberechtigten haben 577 ihr Wahlrecht ausgeübt. Auf die freigewerkschaftliche Liste entfielen 444 Stimmen und 7 Mandate, die Christlichen erhielten 124 Stimmen und 2 Mandate. 9 Stimmen waren ungültig. Bei der Wahl im vorigen Jahre sind 562 gültige Stimmen abgegeben worden. Die freigewerkschaftliche Liste erhielt damals 407, die der Christlichen 156 Stimmen. Die Christlichen haben also dieses Jahr 28 Stimmen weniger erhalten, während auf die von unserer Seite aufgestellte Liste 37 Stimmen mehr entfielen.

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE,

Neue Lohnvereinbarung in der Oderschiffahrt. (ITF) Zwischen den Arbeitgebern in der Oderschiffahrt und den Gewerkschaften des Personals wurde am 6. März 1931 eine Lohnvereinbarung getroffen, wonach folgende Wochenlöhne bezahlt werden (in der zweiten Rubrik die Vergleichsziffern vom Jahre 1929):

	<u>1931</u>	<u>1929</u>
Kahnsteuerleute und 1. Dampfersteuerleute	46,50 RM	49,50 RM
2. Dampfersteuerleute und 1. Heizer	42,50 ,,	45,20 ,,
Deckleute und Heizer	39,50 ,,	42,- ,,
1. Maschinisten	52,65 ,,	56,- ,,
Schiffsjunge im 1. Jahr	13,20 ,,	14,- ,,
Schiffsjunge im 2. Jahr	19,75 ,,	21,- ,,
Schiffsjunge im 3. Jahr	26,30 ,,	28,- ,,

Für eine unmittelbar vor oder nach der normalen Arbeitszeit geleistete Ueberstunde wird ein Zuschlag von 10% (: 1929: 10%), für die weiteren Ueberstunden von 30% (1929: 33 1/3 %) bezahlt, für jede Stunde Sonntags- und Feiertagsarbeit an den Lösch- und Ladeplätzen 35% (1929: 40%), für einen abgeleisteten freien Tag, der sonst als Fahrttag gilt, wird ein Zuschlag von 10% (1929: 10%)

gewährt.

Die Lohnvereinbarung gilt ab 2. März 1931 und kann erstmalig zum 29. August 1931 gekündigt werden.

Der Seemannskonflikt in Norwegen. (ITF) Bekanntlich haben sowohl die Reeder wie die Seeleute den Vertrag für die Grossschiffahrt, der am 31. Januar d. J. abgelaufen ist, gekündigt. Die Verhandlungen führten zu keinem Ergebnis und die Reeder drohten mit einer Aussperrung. Nachdem alle gesetzlichen Formalitäten zu Ende waren, stand es den Parteien am 2. März frei, ihre Massnahmen zu treffen. Man erwartete und rechnete damit, dass die Reeder die Seeleute an Land setzen würden. Anfänglich hatte es den Anschein, als ob man den Versuch machen würde; als aber die Seeleute sich weigerten, sich zu niedrigeren Heuern anmustern zu lassen, hielt man die alten Heuern aufrecht. Es ist deshalb nicht zur Ausführung des Reederbeschlusses gekommen. Der norwegische Seeleute- und Heizerverband beschloss im Einvernehmen mit dem Transportarbeiterverband, der gewerkschaftlichen Landeszentrale und dem Sekretariat der skandinavischen Transportarbeiterföderation, dass die Mitglieder an Bord bleiben sollten, unter der Voraussetzung, dass die alten Heuern Geltung behalten würden. Diese Taktik hat sich als richtig erwiesen, denn nur in einigen wenigen Fällen ist es gelungen, Leute zu niedrigeren Heuern anzustellen. Durch Vermittlung der I.T.F. gelang es in England, für norwegische Fahrzeuge, deren Besetzungen zu niedrigeren Heuern angemustert wurden, den Lohn- druck rückgängig zu machen.

Wie lange die jetzige Lage dauern wird, ist schwer zu sagen. Die Organisation ist darauf vorbereitet, einen offenen Kampf zu führen.

Arbeitslosenunterstützung an die schwedischen Seeleute. (ITF) Die der I.T.F. angeschlossenen Matrosen- und Heizerverbände Schwedens haben die Gewährung von Unterstützungen an arbeitslose Seeleute gefordert. Der Arbeitslosigkeitsausschuss hat nun dem Arbeitsminister sein Gutachten unterbreitet, wonach Familienernährer während einer begrenzten Zeit Unterstützungen mit staatlichem Zuschuss in Bargeld zu gewähren sind, während jüngere Leute bei den staatlichen Notstandsarbeiten beschäftigt werden sollen.

Verlust der Welthandelsflotte im Jahre 1930. (ITF) Nach einer Statistik des "Germanischen Lloyd" betragen die Totalverluste der Welthandelsflotte im Jahre 1930: 246 Dampfer von 359 405 BRT, 15 Motorschiffe von 38 219 BRT, 37 Motorsegler von 7 801 BRT und 95 Segler von 39 892 BRT, insgesamt 393 Schiffe von 445 317 BRT gegen 495 Schiffe von 599 043 BRT im Vorjahre. Die Ursache der Verluste des Jahres 1930 waren: 167 Strandungen, 34 Zusammenstösse, 3 Maschinenschäden, 3 Eisschäden, 34 Feuerschäden, 6 Leckage, 23 schweres Wetter, 4 Schiffe sind gekentert, 17 gesunken, 17 verschollen, 15 (hiervon 12 Segelschiffe) wurden verlassen und 14 kondemniert.