



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. 9.

Amsterdam, den 30. April 1931.

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

EISENBAHNER.

Die indischen Eisenbahner als Förderer der gewerkschaftlichen Einheit. (ITF) Am 15. März fand in Ajmer die Generalversammlung der All-Indischen Eisenbahner-Föderation statt. Die Föderation steht ausserhalb der beiden gewerkschaftlichen Landeszentralen, sucht aber den Einheits-Gewerkschaftsbund wieder herzustellen. Zu diesem Zwecke waren Vertreter beider Zentralen zum Kongress eingeladen.

An den Besprechungen mit den Eisenbahnerführern beteiligten sich N. M. Joshi als Vertreter der Indian Trades Union Federation (sogenannter rechter Flügel der Gewerkschaftsbewegung), S. V. Deshpande als Vertreter des All-India Trade Union Congress und Aftab Ally als Vertreter des Gewerkschaftskartells von Bengalen.

Die Besprechungen führten zur Einsetzung eines Ausschusses, bestehend aus den drei Eisenbahnerführern I.B. Sen, V.V. Giri und J.M. Mehta, die mit den Gewerkschaften selber verhandeln sollen über deren Zutritt zu einem Einheitsgewerkschaftsbund unter Wahrung ihrer Autonomie. Nur mit sehr grosser Mehrheit -- etwa neun Zehnteln -- gefasste Beschlüsse sollen dem in Aussicht genommenen Einheitsgewerkschaftsbund das Recht einräumen, angeschlossene Organisationen zu deren Ausführung zu zwingen.

Die Stellungnahme der indischen Eisenbahner zur Verfassungsreform Indiens. (ITF) Die am 15. März in Ajmer abgehaltene Generalversammlung der All-Indischen Eisenbahner-Föderation nahm einstimmig eine Resolution an, die sich völlig mit den Auffassungen des Gewerkschaftsführers N.M. Joshi deckt. Die Resolution lautet:

"Nach eingehender Prüfung der Beschlüsse der "Konferenz am runden Tisch", äussert die Föderation schärfstens ihre Missbilligung der bisher verlautbarten Schlussfolgerungen und betont nachdrücklich, dass, nach Ermessen der Föderation, jegliche Verfassungen der zukünftigen Verwaltung Indiens für die Arbeiter unannehmbar ist, wenn sie nicht folgende Grundsätze verkörpert:

- a) Rede-, Presse- und Vereinigungsfreiheit für die Arbeiter;
- b) allgemeines Wahlrecht für Erwachsene;
- c) Befugnis der Zentral- oder Bundesregierungsbehörde, soziale Gesetze zu erlassen, die Uebereinkommen und Empfehlungen der Internationalen Arbeits-Organisation des Völkerbundes zu ratifizieren und die Anwendung in ganz Indien, einschliesslich der indischen Staaten durchzusetzen;
- d) angemessene Vertretung der Eisenbahnarbeiter in der obersten Eisenbahnverwaltungs- und -aufsichtsbehörde."

Eine wirksame Streikdrohung in Griechenland. (ITF) Das Entlöhnungssystem bei den griechischen Eisenbahnen umfasst die Auszahlung von einmaligen Zulagen in Höhe von etwa 400 Drachmen zu Weihnachten und Ostern. Unter dem Vorwande finanzieller Schwierigkeiten kündigte die Nord-West-Bahn dieses Jahr an, dass die Osterzulage in Wegfall komme. Diese Mitteilung versetzte das Personal in Aufruhr und veranlasste die Griechische Eisenbahner-Föderation sich mit Streikgedanken zu befassen, denn die Handlung der Gesellschaft gefährdete ernstlich die Rechte aller griechischen Eisenbahner. Die Streikvorbereitungen flossten recht bald der Gesellschaft Angst ein. Ehe die Streikparole herausgegeben wurde, zog die Gesellschaft ihre Bekanntmachung ein. Die Zulage ist voll ausgezahlt worden.

Ein grosser Plan für die Elektrifizierung der britischen Eisenbahnen. (ITF) Auf Veranlassung des Verkehrsministeriums Crosskennings ist die Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen durch einen Sachverständigen-Ausschuss geprüft worden. Der Ausschuss hat kürzlich seinen Bericht unterbreitet; der Bericht enthält den Plan, das ganze Eisenbahnnetz des Landes (etwa 83 000 km) in einem Zeitraum von 20 Jahren zu elektrifizieren. Die Ausgabe wird auf 261 Millionen Pfund Sterling (5.2 Milliarden Reichsmark) geschätzt.

Vermutet wird, dass die Eisenbahngesellschaften allein das finanzielle Problem nicht lösen können. Die regierungsseitige finanzielle Beteiligung an der Durchführung des Planes würde aber das Problem der Verstaatlichung unmittelbar aufwerfen.

Da der Plan im Zusammenhang mit dem Arbeitslosigkeitsproblem entstanden ist und seine Ausführung den Arbeitsmarkt während zwanzig Jahren um 60 000 Köpfe entlasten würde, muss man gewärtigen, dass er viele Befürworter finden wird.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Eisenbahn-Verkehrspolizei zur Ueberwachung des Lastkraftwagenverkehrs in Südschweden. (ITF) Eine auf Kosten der südschwedischen Privatbahnen und der Staatsbahn einzurichtende Verkehrspolizei wird demnächst den die stark konkurrierenden Lastkraftwagenverkehr überwachen. Besonders soll auf die Befolgung der gesetzlichen Bestimmungen geachtet werden, die für die Eisenbahnen von Bedeutung sind, z. B. die Bestimmungen über die höchstzulässige Belastung und Geschwindigkeit. Auch die Abfahrt - und Ankunftszeiten im Linienverkehr sollen genau kontrolliert werden. In zwei Regierungsbezirken wird die Verkehrspolizei aus 2 Beamten bestehen, die mit Kraftfahrzeugen ausgerüstet sind. Die Kosten dieser Polizei, die auf die Eisenbahnen nach ihrer Länge verteilt werden, sind auf jährlich 20 000 Kr. (ca. 22 000 Mk.) veranschlagt.

/Bahnen

Der Fahrdrahtbusverkehr in England. (ITF) Im Jahre 1929/30 waren an Fahrdrahtbuslinien in England 272 km (im Vorjahre 224) im Betrieb. Das Anlagekapital betrug ca. 40 Millionen Mark. Eingenommen wurden rund 16,1 Mill. M, ausgegeben 11,9 Mill. M. Befördert wurden 127 462 000 Fahrgäste, gegenüber 99 066 000 im Vorjahre. Bei einer durchschnittlichen Betriebsgeschwindigkeit von 14,3 km/h (i. V. 13,8) belief sich die Einnahme pro Wkm auf 1,17 (1,21) M, die Ausgabe je Wkm auf 0,87 (0,90) M.

Die Lohnabbaubewegung in der deutschen Luftfahrt. (ITF) Zu unserer Notiz in der letzten Nummer haben wir noch folgendes hinzuzufügen: Unsere deutsche Organisation (Gesamtverband) hat ihrer letzten Nachricht zufolge zunächst am 9. d. M. mit den Unternehmern über den Neuabschluss des Tarifvertrages für das gewerbliche Personal verhandelt, wobei von Arbeitgeberseite ein Lohnabbau von 16,2% bis 19,2% bei den Einstelllöhnen und ein Abzug von 10,67% bei den Spitzenlöhnen gefordert wurde. Schliesslich wollten sie für die Berechnung der neuen Löhne die im Tarifvertrag des Verbandes Berliner Metallindustrieller niedergelegten Lohnsätze zugrunde legen und ermässigten sie wiederholt ihre Abbauforderung in bezug auf die Spitzenlöhne (zuletzt auf 8%), der Gesamtverband lehnte aber sämtliche Vorschläge ab. Die Unternehmer haben inzwischen beim Reichsarbeitsminister die Einsetzung eines Schlichtungsausschusses beantragt.

Für die Flugmaschinisten hat die Deutsche Luft-Hansa dem Gesamtverband umfangreiche Aenderungswünsche überreicht, über die noch zu verhandeln ist.

Arbeitszeitverkürzung bei der Strassenbahn Halle -- Deutschland. (ITF) Zwischen der Verwaltung der Werke der Stadt Halle A.-G. und dem Betriebsrat der Strassenbahn ist vorbehaltlich der Zustimmung des Arbeitgeberverbandes und der am Tarifvertrag beteiligten Gewerkschaften eine Vereinbarung getroffen worden, wonach zur Vermeidung von Entlassungen die Arbeitszeit des Strassenbahnpersonals von 9 auf 8 Stunden täglich herabgesetzt wird. Diese Herabsetzung bedeutet eine Verminderung des Einkommens, weil den Bediensteten die tatsächlich geleistete Arbeitszeit nach den im Bezirkslohntarif festgelegten Stundenlohnsätzen bezahlt wird. Das Abkommen wird vorläufig bis zum 30. September 1931 gelten.

Die Pensionsfrage bei den Bediensteten der holländischen Lokal- u. Kleinbahnen. (ITF) Eine im Mai/von der holländischen Regierung eingesetzte Kommission, welche über eine Aenderung der Finanzverhältnisse zwischen dem Staate und den Kleinbahnunternehmen Bericht erstatten soll, hat ihre Arbeiten beendet. Den vom Verkehrsminister bei der Einsetzung der Kommission gegebenen Richtlinien gemäss hat diese sich neben anderen Fragen auch mit dem Pensionsproblem befasst. Die Schaffung einer einheitlichen, das gesamte Kleinbahnpersonal umfassenden Regelung ist dringend notwendig. Von insgesamt 31 Unternehmungen gewähren 10 Pensionen, die ganz oder annähernd den vom Staat bezahlten Pensionen entsprechen, 7 gewähren ihren Bediensteten niedrigere Pensionen als der Staat, 6 haben für ihr Personal Versicherungen abgeschlossen, die ihnen eine gewisse Pension sichern und 8 haben überhaupt nichts in dieser Richtung getan. Der Bericht gelangt zu der Schlussfolgerung, dass eine Erhöhung der vom Personal zu zahlenden Prämien notwendig sei, weil die vom Staat den Unternehmen zu gewährende Beihilfe von den Betriebsergebnissen abhängig gemacht werden muss und zur Deckung der Verluste bestimmt ist, und weil diese Verluste durch erhöhte Ausgaben für die Pensionskassen noch vergrössert würden. Es wird nun eine Untersuchung vorgenommen, um den Barwert der Beträge zu errechnen, welche die verschiedenen Unternehmen sicherstellen müssen und um festzustellen, ob die Errichtung einer gemeinsamen Kasse für alle nicht-kommunalen Unternehmen möglich ist.

/1929

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE.

Eine Niederlage der deutschen Rheinreeder. (ITF) Bekanntlich haben einige Unternehmer in der deutschen Rheinschiffahrt ihre Fahrzeuge an holländische Firmen vermietet, um das Personal zu zwingen, unter den schlechteren holländischen Arbeitsbedingungen zu arbeiten. Einer der Zwecke, die die Reeder durch diese Massnahme verfolgten, war, wie sie selbst zugaben, die Ersparung der Beiträge zur deutschen Sozialversicherung. Dadurch wären die Schiffer doppelt geschädigt, da sie keinerlei Anspruch auf die Arbeitslosen- und Krankenunterstützung hätten. Deswegen hat die Gewerkschaft dagegen beim Versicherungsamt Beschwerde erhoben. Dieses hat entschieden, dass die Besatzungen der in Betracht kommenden Schiffe weiter versicherungspflichtig sind, da in diesem Falle weder die Flagge noch die Besitzverhältnisse massgebend sind, sondern der Umstand, dass die Beschäftigung in Deutschland ausgeübt wird. Die Reeder haben gegen dieses Gutachten beim Obergerichtsamt Einspruch erhoben, jedoch ohne Erfolg; die Entscheidung des Versicherungsamtes wurde bestätigt. Dadurch wurden die Pläne der Reeder wenigstens zum Teil durchkreuzt.

Schiedspruch für die Hochseefischerei (ITF) Für die Hochseefischerei ist ein Schiedsspruch gefällt worden, der eine Kürzung der geltenden Heuersätze um $4\frac{1}{2}$ Proz. vorsieht; ebenso soll das Kostgeld für die Zeit des Aufenthalts im Hafen um 25 Pf. ermässigt werden. Der Antrag der Unternehmer, die Effektenunterstützung (Ausrüstung) um 150 Mark zu kürzen, wurde abgelehnt. Es bleibt bei dem alten Satz. Die neue Lohnregelung soll bis zum 31. Oktober 1931 laufen, der Manteltarif bis Ende Juni 1932.

/in Deutschland.