



# 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. 10.

Amsterdam, den 15. Mai 1931.

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

## EISENBAHNER.

Die spanische Republik und ihre Eisenbahner. (ITF) Die organisierte Eisenbahnerschaft Spaniens hat nicht müßig dem Kampfe zugesehen, der am 14. April 1931 mit dem Siege der Republik über die Monarchie endete. Sie nahm an der missglückten revolutionären Bewegung von 1917 teil; viele ihrer besten Elemente wurden gemassregelt. Zu den ersten Anträgen die der spanische Eisenbahnverband an die provisorische Regierung stellte gehört der auf Wiedereinstellung der Streikopfer von 1917.

Wegen der "Unzuverlässigkeit" der Eisenbahner, hatten die monarchischen Regierungen den Aufsichts- und Verwaltungsdienst mit Militärbeamten durchsetzt. Der Eisenbahn-Verband forderte von der Republik, dass sie schleunigst die militärischen Verwaltungseinrichtungen abschafft und durch zivile Organe ersetzt. Ferner hat der Verband die Forderung gestellt, die gesamten Arbeitsbedingungen durch Kollektivvertrag zu regeln, was jedoch ohne regierungsseitigen Druck -- oder gar Zwang -- augenblicklich nicht zu erreichen ist.

Zu diesen Forderungen moralischer Art kommt natürlich die schon alte Frage der Lohnerhöhung. Diese verquickt sich jedoch mit der finanziellen Verhältnisse der zahlreichen Eisenbahngesellschaften, die sich in einem wirtschaftlichen Morast befinden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte der Presse, dass "er dieses Problem studiere mit dem Interesse und der Sympathie auf welche die Forderungen der Eisenbahnerschaft Anspruch haben seitens eines Mannes in seiner Stellung und seitens einer Regierung wie die welche die Republik verkörpert."

Obschon die Aussichten auf eine Besserung der Verhältnisse um vieles günstiger geworden sind, haben die Führer des Eisenbahnverbandes die Mitglieder gewarnt vor der Hoffnung, dass ihnen mit dem politischen Kurswechsel die Früchte in den Schoss fallen würden.

Drohende Unruhen auf den indischen Bahnen. (ITF) Das Eisenbahnministerium hat an die Verwaltungen von Staatsbahnen ein "vertrauliches" Rundschreiben gerichtet, enthaltend Richtlinien für den Personalabbau. Das Sekretariat der All-Indischen Eisenbahner-Föderation erhielt Abschrift zur Kenntnisnahme. In ganz Indien finden grosse Protestversammlungen statt, die sich weniger gegen die Richtlinien als gegen den Abbau selber richten. Der Generalrat der Gewerkschaft der Bengal-Nagpur-Eisenbahner "ermächtigte die Ortsgruppen, wenn nötig, die Aktion gegen den Abbau zu beginnen unter Innehaltung der im Indian Trade Dispute Act (Gesetz über die Arbeitskämpfe) vorgesehenen 14tägigen Frist, mit Ausnahme des im Tagelohn stehenden Personals."

Das Personal der Great Indian Peninsula Bahn hat noch besondere Gründe zur Unzufriedenheit: es gibt noch 5 000 Gemassregelte aus dem vorjährigen Streik. Eine ausserordentliche Generalversammlung der Gewerkschaft dieser Bahn in Parel nahm am 5. April eine Entschliessung an, in der gefordert wird:

- a) die sofortige Wiedereinstellung aller Gemassregelten der Great Indian Peninsula Bahn;
- b) die Einstellung des Abbaues;
- c) die Einleitung des Schlichtungsverfahrens gemäss den Bestimmungen des Gesetzes über die Arbeitskämpfe.

Falls die Regierung diesen Forderungen bis zum 10. Mai nicht stattgibt, stellt die Gewerkschaft die Frage des Streiks auf allen indischen Bahnen zur Erörterung in der All-Indischen Eisenbahner-Föderation.

Buchstäblich alle Gewerkschaften betrachten sich im Konflikt mit ihrer Arbeitgeber-Verwaltung, so dass der Generalsekretär der Föderation an das Eisenbahnministerium herantrat mit dem Ersuchen, das Ministerium möge das gesetzlich vorgesehene Schlichtungsverfahren gemeinsam mit der Föderation bei der Zentralregierung beantragen. Der Hauptkommissar für die Eisenbahnen drahtete seine Ablehnung des Vorschlages. Daraufhin hat die Föderation allein den Antrag an die Regierung gestellt.

Eine Sitzung des Generalrats der Föderation war zum 9. und 10. Mai nach Bombay einberufen. Zu den Erörterungsgegenständen gehört der etwaige Generalstreik. Es sind bereits Anzeichen vorhanden wie die Gesamtheit der Eisenbahnergewerkschaften sich zu der Frage stellen wird. In allen Versammlungen spielt der Streikgedanke eine Rolle und es kommt auch im Betrieb zu Temperamentsausbrüchen. So legten in Ajmer 5 000 Werkstättenarbeiter die Arbeit nieder zum Protest gegen den Abbau von 170 Mann. In der Begrüßungsrede an der Kongress der Föderation, der am 15. März in Ajmer stattfand, warf der Vorsitzende der Gewerkschaft des Personals der Bengal Bombay and Central India Bahn, Jamnadas Mehta, die Frage des Generalstreiks auf. Seitdem wirbt er für den Gedanken mit mehr Autorität, denn der Kongress wählte ihn zum Vorsitzenden der Föderation.

In einem Interview erklärte Giri, der Generalsekretär der Föderation, dass die Haltung der Verwaltungen eine Atmosphäre von grossem Misstrauen schaffe und dass die Abweisung der Forderungen des Personals unvermeidlich zu Unruhen führen müsse.

Lohnherabsetzungen in Neuseeland. (ITF) Der Staatshaushalt Neuseelands schliesst mit einem Fehlbetrag von 4,5 Millionen Pfund Sterling; die Staatsbahnen sind daran mit 1,2 Millionen beteiligt. Die Regierung schlägt dem Parlament eine Herabsetzung der Löhne und Gehälter um 10 Prozent vor, wodurch dieser Ausgabeposten um anderthalb Million Pfund entlastet würde.

Während die parlamentarische Opposition eine ziemlich aussichtslose Auseinandersetzung mit der Regierung führt und diese die Vertrauensfrage stellt, wird man in Gewerkschaftskreisen der Eisenbahner ungehalten über die Abwesenheit eines Verhandlungs- und Schlichtungsrechtes. Die Eisenbahner empfinden, ihre Beamteneigenschaft Abbruch tut an der Geltendmachung ihrer gewerkschaftlichen Macht in Verhandlungen mit ihrem Arbeitgeber und ihres guten Rechtes vor den Schlichtungsbehörden.

Die Gewerkschaft der Lokomotivführer Neuseelands fügt zu dieser Kritik noch eine andere. Die Eisenbahnverwaltung wird demnächst umgestaltet. Um die Eisenbahnen den politischen Einflüssen zu entziehen wird ein unpolitischer Verwaltungsrat eingesetzt. "Es ist jedoch bezeichnend", sagt die Gewerkschaft der Lokomotivführer, "dass, während diese Umgestaltung bevorsteht, die letzte Handlung der politischen Maschine darin besteht, den Bediensteten eine Lohn-einbusse von 10% aufzubürden."

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

36 Millionen Automobile in der Welt. (ITF) Nach den neuesten Feststellungen gab es zu Beginn des Jahres 1931 in der Welt 35,8 Millionen Kraftfahrzeuge, davon 30,0 Millionen Personenwagen, 5,5 Millionen Lastkraftwagen, 2,8 Millionen Motorräder und 269 000 Autobusse. Relativ am stärksten haben im vergangenen Jahre die Kraftträder zugenommen, nämlich um rund 300 000, ein Zeichen der infolge der Krise allgemein verminderten Kaufkraft in der Welt.

Von der Gesamtzahl entfallen 26,7 Millionen auf die Vereinigten Staaten gegenüber 26,6 Millionen zu Beginn des Jahres 1930. Der Kraftwagenzuwachs in den Vereinigten Staaten ist also wesentlich geringer gewesen als in der übrigen Welt. Der europäische Kraftfahrzeugbestand hat sich von 4,8 auf fast 5,3 Millionen vermehrt, was einen Zuwachs von über 10 Prozent bedeutet gegenüber nur 0,5 Prozent in den Vereinigten Staaten. Der Anteil der Kraftträder ist im

allgemeinen umso stärker, je geringer die Kaufkraft der Bevölkerung ist, Er ist mit 731 000 Motorrädern gegenüber 659 000 Kraftwagen in Deutschland am stärksten, x)

Konzentration im Autotransportgewerbe Deutschlands. (ITF) In Deutschland sind Bestrebungen im Gange, sämtliche Autofrachten in einer sich über das ganze Land erstreckenden Organisation zusammenzufassen. Sie soll den Namen Autotransport-Kontor G.m.b.H. erhalten und von sämtlichen kleineren und mittleren Frachtführerbetrieben, die den grössten Teil des Autotransportgewerbes ausmachen, errichtet werden. In diese Organisation sollen aber die Reichspost, die Reichsbahn und die grossen Kraftverkehrsgesellschaften und Speditionsfirmen nicht einbezogen werden. Die genannte Gesellschaft wird eine Ergänzung zu der kürzlich gegründeten "Deukraft" bilden, in der neben den reinen Kraftwagen-Speditionsfirmen fast sämtliche deutsche Kraftverkehrsgesellschaften vertreten sind, soweit sie sich mit Autotransporten befassen. Durch diese Konzentrationsbewegung soll der Frachtenmarkt von den sog. wilden Krafttransporten bereinigt, die Betriebsführung des Güterkraftverkehrs auf kaufmännisch gesunde Basis gestellt und Preis-schleudereien unterbunden werden. Ferner ist es Absicht des Autotransportgewerbes, künftig nur dort mit den Schienenbahnen in Konkurrenz zu treten, wo der Kraftwagen auf Grund seiner technischen Eignung besser und mit niedrigeren Kosten zu arbeiten vermag.

Neue Lohnkürzungen für das Strassenbahnpersonal im Rheinland und in Westfalen-Deutschland. (ITF) Am 15. Januar d. J. ist ein Lohnabkommen für die rheinisch-westfälischen Strassenbahnen mit einer durch das Reichsarbeitsministerium verbindlich erklärten 6prozentigen Lohnkürzung in Kraft gesetzt worden. Die Arbeitgeber haben nun die erste Kündigungsmöglichkeit benutzt, um weitere Kürzungen zu verlangen. Der Personalorganisation gelang es, die Kündigung des Lohnabkommens zu umgehen und eine allgemeine nochmalige Lohnsenkung durch eine Vereinbarung zu verhindern, wonach das durch Schiedsspruch vom 27. November 1930 zustande gekommene Lohnabkommen mit monatlicher Frist erstmalig zum 31. Juli 1931 gekündigt werden kann. Die Vereinbarung sieht ferner die Schaffung einer Stelle vor zum Zwecke der Eingruppierung der einzelnen Bahnunternehmungen in die im Lohnabkommen aufgeführten Wirtschaftsklassen. Die Stelle wird gebildet aus einem unparteiischen Vorsitzenden und je drei von den Parteien zu ernennenden Beisitzern. Ihre Entscheidungen sind endgültig.

Die Parteien konnten sich in den Verhandlungen, wie vorauszusehen war, nicht einigen, weshalb die obengenannte Schiedsgerichtsstelle in Tätigkeit trat und die Entscheidung traf, dass eine Reihe von Unternehmungen vom 1. Mai 1931 ab bis zum 2. Februar 1932 von der Klasse I in die Wirtschaftsklasse II herabgesetzt werden. Dies bedeutet für die betroffenen 267 Bediensteten eine weitere Lohnsenkung von 5%. Der Verband erachtet, dass damit die Grenze des Erträglichen überschritten wird und macht es dem Reichsarbeitsministerium zur Pflicht, einer zweiten Lohnsenkung vorzubeugen.

Soweit die Strassenbahnunternehmen von Cleve und die westfälischen Kleinbahnen in Frage kommen, wird ihre Angelegenheit bis zum 1. August 1931 zurückgestellt.

Die englischen Hafentarbeiter vor einer Krise. (ITF) In den englischen Häfen ist die Lage ernst geworden. Seit einiger Zeit machte man sich auf einen Angriff der Hafentarbeiter auf die Dockertarife gefasst, da sich die Arbeitgeberverbände (National Confederation of Employers' Organizations und die Federation of British Industries) auf die Lohnabbaupolitik eingestellt haben. Die Unternehmer schmiedeten in einer am 5. Mai d. J. abgehaltenen Sitzung ihre Pläne und traten damit auf der Sitzung des National Joint Council for Port Labour (ein nationaler, zur Regelung von Hafenbetriebsangelegenheiten geschaffener, paritätisch aus Arbeitgebern und Arbeitnehmern zusammengesetzter Ausschuss) hervor. Sie forderten eine ganz empfindliche Herabsetzung der Hafentarbeiterlöhne. Die verlangten Änderungen sind so einschneidend, dass

x) Berichtigung: Die auf Seite 2 mit aufgeführten 2,8 Millionen Motorräder sind in den 35,8 Millionen Kraftfahrzeugen nicht inbegriffen.

Kollege Ernest Bevin, Generalsekretär des englischen Transportarbeiterverbandes erklärte, sie könnten keine Grundlage zu Verhandlungen sein und nur diskutiert werden, wenn die Arbeiter darauf bestünden.

Nach der Sitzung wurden sämtliche Ortsgruppen des Verbandes von den Vorschlägen der Arbeitgeber in Kenntnis gesetzt. Die Ortsgruppen werden besondere Mitgliederversammlungen einberufen, um dazu Stellung zu nehmen. Die Antworten sind dem Hauptvorstand bis zum 27. Mai einzusenden, wonach am 2. Juni eine weitere Sitzung mit den Arbeitgebern stattfinden wird.

Die Vorschläge der Unternehmer erstrecken sich auf 200 000 Hafendarbeiter; viele von ihnen würden an ihrem täglichen Verdienst 3 bis 4 Schillinge, und eine ganz beträchtliche Anzahl sogar die Hälfte einbüßen. Mit den Vorschlägen wird im wesentlichen folgendes bezweckt: In den grösseren Häfen sollen die Zeitlohnsätze von 12 auf 10 sh. täglich, und in kleineren Häfen von 11 auf 9 sh. herabgesetzt werden. Eine entsprechende Kürzung sollen die Stücklöhne erfahren. Minimum pro Tag: nach einer vollen Vormittags- oder Nachmittagschicht werden weitere Stunden nur bezahlt, wenn wirklich gearbeitet wurde. Ueberstunden: Arbeit soll zu jeder Zeit zulässig sein. Ueberstundenentschädigung: Die einschränkenden Mindestbestimmungen über die Zeit und Entschädigung sollen von Grund auf geändert werden. Werbezeiten: Es ist eine Bestimmung zu treffen, wonach Arbeiter nach Beendigung der Nachmittagschicht zu Nachtarbeiten angeworben werden können. Zuschlagssätze: Die Extrazuschläge für schwere und besonders schmutzige Arbeiten sind einer Neuordnung zu unterziehen.

#### BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE.

Neue Herabsetzung der Löhne und Gehälter in der deutschen Rheinschifffahrt. (ITF) Die Schlichtungsverhandlungen über die neue Lohn- und Gehaltsregelungen in der deutschen Rheinschifffahrt, die auf den 25. April angesetzt waren, verliefen ergebnislos, da die Unternehmer anfänglich eine Herabsetzung von 20% verlangten, sich aber mit 8 bis 10% "begnügten", was die Unterhändler des Personals abgelehnt hatten. Die neuen Verhandlungen am 7. Mai, brachten den folgenden Schiedsspruch:

Das Gehalt der Kapitäne, Schiffsführer und I. Maschinisten wird ab 1. April um 5% gekürzt, der Maschinisten auf Booten mit einem Maschinisten, auf Güter- und Hafenbooten und auf Kran- und Leichterschiffen um 7%, der Kran- und Flettschiffsführer um 5%. Die Zuschlagssätze bleiben unverändert.

Der Wochenlohn für Matrosen mit mehr als 4 Berufsjahren wird ab 1. April von 40,- auf 38,40 RM. herabgesetzt und im selben Prozentsatz auch für die übrigen Gruppen. Die Regelung ist erstmalig zum 31. März kündbar.

Die Unternehmer in der Weserschifffahrt wollen mit den Gewerkschaften nicht verhandeln. (ITF) Die Bremer Schleppschifffahrtsgesellschaft hat an das Personal ein Rundschreiben gerichtet, worin sie auf die Unmöglichkeit, die jetzigen Lohnsätze aufrechtzuerhalten hinweist und mit folgenden Worten die Notwendigkeit, Einzelverträge abzuschliessen, begründet: "Mit den Arbeitnehmerverbänden können wir nicht verhandeln, da diese nicht etwa an eine Senkung denken, sondern eine recht erhebliche Erhöhung der Löhne beanspruchen, was vollständig abwegig ist." Das Organ des Gesamtverbandes quittiert diese Anerkennung mit Dank.

Die holländischen Reeder kündigen den Tarifvertrag für die Seeleute. (ITF) Der jetzt geltende Tarifvertrag, der am 30. Juni d. J. abläuft, ist von den Reedern, die eine Heuverminderung von 15% fordern, gekündigt worden. Die Reeder erklären, dass diese Massnahme von der allgemeinen Depression diktiert würde. Falls der holländische Transportarbeiterverband einer Verminderung zustimmen würde, sind die Reeder bereit, sich mit 10% zufriedenzugeben.

Der Vorstand des Transportarbeiterverbandes hat sich

jedoch geweigert, in eine Herabsetzung der Heuern einzuwilligen. In einer am 11. Mai in Rotterdam abgehaltenen Versammlung der Ortsgruppenvorstände und der Vertrauensleute der Seeleute wurde eine Entschliessung angenommen, in der die versammelten Delegierten einstimmig die Haltung des Verbandsvorstandes gutheissen.

Konflikt in der norwegischen Schifffahrt. (ITF) Die Reeder haben den Vermittlungsvorschlag des Schlichters für die Grossschifffahrt abgelehnt. Der Vorschlag bezweckte eine 4%ige Herabsetzung der Heuern. Dadurch ist ein offener Konflikt in der Grossschifffahrt entstanden. Die Organisation hat beschlossen, ihre anfängliche Taktik fortzusetzen, d.h. alle Schiffe zu blockieren, auf welchen die Heuern gekürzt werden. In der Küstenschifffahrt ist der Vermittlungsvorschlag des Schlichters von den Reedern angenommen, dagegen aber von den Seeleuten abgelehnt worden. Dies bedeutet ebenfalls einen offenen Konflikt, sobald die Reeder Heuervermindierungen durchzusetzen versuchen.

Die Taktik der finnischen Reeder. (ITF) In Finnland läuft der Tarifvertrag der Seeleute Mitte September ab. Die Seeleute haben beschlossen, den Vertrag nicht zu kündigen. Auch die Reeder haben bisher keine Kündigung vorgenommen, sie beklagen sich jedoch darüber, dass die Frachten in solchem Ausmasse gesunken sind, dass die Seefahrt nicht mehr lohnend ist, sodass sie entweder ihre Fahrzeuge auflegen oder die Heuern der Seeleute herabsetzen müssen.

Die finnischen Reeder haben inzwischen ein neues Mittel entdeckt, um sich den Verpflichtungen des Vertrages zu entziehen. Die Reeder, die bereits im Vertragsverhältnis zum Seemannsverband stehen, bilden neue Reedereigesellschaften, kaufen Fahrzeuge im In- und Auslande, schliessen jedoch keinen Vertrag ab, sondern versuchen, Bemannungen gegen schlechtere Bedingungen anzumustern. Es ist geradezu unglaublich, dass die Reeder versuchen, in der Weise den Vertrag mit der Gewerkschaft zu sabotieren. Obwohl diese, wie gesagt, den Vertrag nicht gekündigt hat, bereitet sie sich doch auf einen Konflikt vor.

---