



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

No. 11.

Amsterdam, den 29. Mai 1931.

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.)

Die All-Indische Eisenbahner-Föderation im Jahre 1930. (ITF) Der Geschäftsbericht pro 1930 der All-Indischen Eisenbahner-Föderation ist der Spiegel eines bewegten Zeitabschnitts. Auf fünf grösseren Eisenbahnen Indiens fanden Streiks statt. Auf der Bengal Nagpur Bahn wurde erfolgreich gestreikt gegen die Einführung eines auf Stückzeiten aufgebauten Prämiensystems. Auf der Bombay Baroda and Central India-Bahn führte ein Streik gegen die Verminderung der Löhne von versetzten Bediensteten zur Einleitung eines Schlichtungsverfahrens, welches zugunsten der Bediensteten endete. Ein grosser Streik auf der Great India Peninsula Bahn sollte Lohnerhöhungen und andere Verbesserungen der Arbeitsbedingungen erzwingen. Nach 24 Tagen wurde die Arbeit wieder aufgenommen; die Verwaltung versprach sofortige Prüfung der Forderungen des Personals und Wiedereinstellung aller Streikteilnehmer. Die Prüfung zeitigte zwar materielle Ergebnisse, aber 5000 Mann wurden gemassregelt. Auf den Bahnen des Staates Hyderabad führte ein Lohnkonflikt (Prämienfrage) zu einem Generalstreik. Der Streik fiel zeitlich zusammen mit der Ueberführung der Bahnen aus dem Privatbetrieb in die Staatsverwaltung. Mit der neuen Verwaltung wurde eine vorläufige Abmachung zur Wiederaufnahme getroffen: niemand wurde gemassregelt und über die Streitfrage wird noch verhandelt. Die Werkstättenarbeiter von Lucknow (East Indian-Bahn) erzielten mit einem einwöchigen Streik eine Lohnrevision, die jedoch nur ein Teilerfolg ist. Die Bediensteten der Madras and Southern Mahratta-Bahn erzwangen ohne Streik eine Lohnrevision. Diese ist jedoch so erbärmlich ausgefallen, dass die Enttäuschten zum Kampfe rüsten. Sie haben in kurzer Zeit einen Fonds von 12 000 Rupien zusammengebracht.

Den Eisenbahnern stehen neue Kämpfe bevor: alle Löhne über 30 Rupien (RM 45.-) im Monat sollen herabgesetzt werden.

Die Föderation hat trotz dieser Kämpfe ihre Position konsolidiert. Das Eisenbahnministerium hat sich schliesslich dazu bequemt die Föderation als den Wortträger des Personals anzuerkennen. Halbjährlich findet eine Konferenz zwischen einer Abordnung der Föderation und Vertretern des Ministeriums statt. Die Verwaltungen der einzelnen Bahnen unterhalten mehr oder weniger geregelte Beziehungen zu den Gewerkschaften ihres Personals. Mit der Verwaltung der Great Indian Peninsula-Bahn und der East Indian-Bahn sind die Beziehungen sehr gespannt; die Verwaltung der Staatsbahnen von Mysora treibt die Dinge so weit, dass sie zu Massregelungen wegen Zugehörigkeit zu einer Gewerkschaft schreitet.

Im Geschäftsbericht der Föderation wird der Staat Mysore mit dem faschistischen Italien verglichen.

Auf vier Bahnen wurden Lohnerhöhungen erzielt, auf zwei Bahnen ist eine Neuregelung der Löhne in Vorbereitung. Für alle Werkstättenarbeiter mit mehr als drei Jahren Dienstzeit ist die Kündigungsfrist auf einen Monat festgesetzt worden. Die Werkstättenarbeiter der Staatsbahnen erhalten seit 1930 nach drei Dienstjahren 10 Tage, nach zehn Jahren 15 und nach zwanzig Jahren 20 Tage bezahlte Ferien im Jahr. Neue Dienstauervorschriften sind erlassen worden; sie treten nach und nach in Kraft: am 1. April 1931 auf der East Indian und der North Western Bahn; am 1. Oktober 1931 auf der Eastern Bengal und der Great India Peninsula Bahn und vor Ende Februar 1932 auf allen übrigen Bahnen. Die Anwendung

der neuen Dienstdauervorschriften erheischt eine Mehrausgabe von 5-6 Millionen Rupien für zusätzliches Personal, wozu noch eine einmalige Ausgabe von 7.5. Millionen für Wohnungszwecke kommt. Aus den Vorschriften über die Annahme von neuen Bediensteten und die Zuweisung von Wohnungen sind einige Bestimmungen über rassenmässige Unterscheidung ausgemerzt worden.

Die für indische Verhältnisse ziemlich erfolgreiche Tätigkeit der Föderation hat eine gute propagandistische Wirkung. Fünf Gewerkschaften mit insgesamt 17 600, davon eine mit 10 000 Mitgliedern sind im Laufe des Jahres Mitgliedsorganisationen der Föderation geworden. Die Föderation zählt nunmehr 15 zahlende Mitgliedsorganisationen mit 135 414 Mitgliedern. Eine Anzahl Organisationen sind nicht angeschlossen wegen ihrer Unfähigkeit die Beiträge zu entrichten.

Aus dem Kassenbericht geht hervor, dass die Einnahmen an Beiträgen sich auf 3080 Rupien beliefen.

Kampf der polnischen Eisenbahner gegen Lohnabbau und Kurzarbeit.

(ITF) Anfang dieses Jahres hat das polnische Finanzministerium eine Reihe von Ersparungsmassnahmen in den Staatsbetrieben, einschliesslich der Eisenbahnen, erlassen, darunter Herabsetzung der Löhne und Gehälter um nicht weniger als 15% ab 1. Mai und Kurzarbeit im Eisenbahnbetrieb. Diese Massnahmen haben begrifflicherweise die Staatsbediensteten sowie die Eisenbahner in grosse Erregung versetzt, da dadurch ihre ohnehin schon sehr schwierige Lebenslage weitere Verschlechterung erfährt.

Der polnische Eisenbahnerverband und die Gewerkschaft Polnischer Lokomotivführer haben gemeinsam mit den Organisationen der Staatsbediensteten eine scharfe Aktion gegen die Lohnsenkung im allgemeinen und die Kurzarbeit im besonderen eingeleitet. Die Presse veröffentlicht einen von den interessierten Verbänden unterzeichneten offenen Brief an die Regierung, worin die missliche Lage der Staatsbediensteten geschildert, gegen die Herabsetzung der Löhne protestiert und die Rückgängigmachung der Verordnung verlangt wird. Die Arbeitervertreter im Parlament haben einen gegen die Verordnung gerichteten Antrag vorgelegt; der Sejmarschall hat jedoch gegen die Bestimmungen der Geschäftsordnung die Lesung des Antrages abgelehnt. Inzwischen führt der Eisenbahnerverband im ganzen Lande einen Versammlungsturm gegen die Sparmassnahmen. Die Versammlungen werden massenhaft besucht von Eisenbahnern ohne Unterschied der Verbandszugehörigkeit.

Bezüglich der Kurzarbeit wurde die Aktion des Verbandes von Erfolg gekrönt. Der Verkehrsminister hat die Kurzarbeit in den Eisenbahnwerkstätten und Lokomotivschuppen widerrufen und die Wiedereinführung der normalen Arbeitszeit angeordnet.

Die japanischen Eisenbahner in Kampf Stimmung. (ITF) Die offizielle Politik Japans ist die des Abbaus der Gehälter und Löhne und des Personals. Die japanischen Staatseisenbahner haben durch ihre Gewerkschaften und Vereine Widerstand angekündigt.

Da die ersten Massnahmen der Regierung am 1. Juni in Kraft treten sollten, spitzten sich die Verhältnisse gegen den 20. Mai bedenklich zu.

Am 25. Mai fanden Verhandlungen zwischen einer Personaldelegation und der Regierung statt. Die Telegraphenagenturen melden dass einem Streik der rund 200 000 Eisenbahner vorgebeugt worden ist. Die Regierung soll namhafte Zugeständnisse hinsichtlich des Personalabbaues gemacht und die Herabsetzung der Löhne und Gehälter um einige Zeit verschoben haben.

Gehaltskürzung und erklärten, dass die Einführung einer verkürzten Arbeitszeit für das Verkehrspersonal die Beschäftigung von ca. 1300 Erwerbslosen ermögliche, was wiederum eine fühlbare finanzielle Entlastung für die Stadt Berlin bedeuten würde. Diese Argumente hinderten aber den Schlichtungsausschuss nicht daran, den erwähnten Schiedsspruch zu fällen. Die Gesellschaft hat die Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches beantragt. Es finden dieserhalb weitere Verhandlungen vor dem Schlichter statt.

Das Wiener Strassenbahnpersonal und der 1. Mai. (ITF) Seit vielen Jahren feiern die Strassenbahnbediensteten Wiens am Vormittage des 1. Mai; der Strassenbahndienst wurde stets erst nachmittags 2 Uhr aufgenommen, sodass sie an den Demonstrationen teilnehmen konnten. Dieses Jahr hat der Handelsminister durch eine Weisung an die Strassenbahndirektion auf Unterhaltung des Strassenbahnbetriebes während des ganzen 1. Maitages versucht, die Bediensteten an der Feier desselben zu verhindern. Gegen die Verfügung des Handelsministers hat die Direktion beim Verwaltungsgerichtshof Beschwerde erhoben; diese wurde aber unter Berufung auf die Konzessionsbestimmungen zurückgewiesen. Die Wiener Strassenbahner haben sich aber das Recht, den 1. Mai zu feiern, nicht nehmen lassen und die Strassenbahner standen am Morgen dieses Tages still. An der Spitze des Tausende von Strassenbahnern Wiens zählenden Zuges wurde ein Spruchband getragen mit der Aufschrift: "Wir marschieren doch!"

Die Einnahmen der Londoner kommunalen Strassenbahn. (ITF) Der Verkehrsrückgang macht sich auch bei der Londoner Strassenbahn geltend. Nach offiziellen Angaben betragen die Gesamteinnahmen der kommunalen Strassenbahn Londons (London County Council Tramways) in dem vom 1. April 1930 bis 31. März 1931 laufenden Geschäftsjahr £ 4 268 860 gegen £ 4 360 401 im verflossenen Geschäftsjahr. Die Einbusse beträgt demnach £91 541.

Konflikt bei einer schweizerischen Kleinbahn. (ITF) Seit einiger Zeit versucht das Personal der Zahnradbahn Vitznau-Rigi, eine Gehaltsverbesserung durchzusetzen. Bei den am 4. Mai stattgefundenen Verhandlungen vermochte die Organisation die Zusicherung zu einer richtigen Gehaltsordnung zu erlangen. Es wird aber nach wie vor um die Gehaltssätze an sich gestritten. Die Personalvertreter wiesen darauf hin, dass die Gesellschaft in den letzten Jahren regelmässig 7% Dividende -- mit Ausnahme des Jahres 1930, wo 5% verteilt wurden-- ausgeschüttet hat, dass also die finanziellen Verhältnisse des Unternehmens so gut sein müssen, dass die Gehälter auf die von anderen Betrieben mit weniger gutem Geschäftsgang gezahlten Sätze erhöht werden können. Die Direktion, welche auf ihrem ablehnenden Standpunkte beharrt, scheint einen Konflikt heraufbeschwören zu wollen. Obwohl sie immer wieder erklärt, keine Mehrbelastung ertragen zu können, hat sie mehrere Bedienstete neu eingestellt, trotzdem genügend Personal vorhanden ist. Interessant ist nun, dass von den Bewerbern um eine Stelle die unterschriftliche Erklärung verlangt wird, bei einem eventuellen Streik zu arbeiten. Dieses Vorgehen hat nun den Schweizerischen Eisenbahner-Verband veranlasst, über den Betrieb die Sperre zu verhängen. Dieser Beschluss wird vom Schweizerischen Gewerkschaftsbund unterstützt.

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE.

Weiterer Lohnabbau in der deutschen Binnenschifffahrt. (ITF) Die Lohnabbauwelle in der deutschen Binnenschifffahrt ist noch nicht zum Stillstand gekommen.

Die Unternehmer in der westdeutschen Kanalschifffahrt haben das Lohnabkommen, das erst vor 6 Monaten abgeschlossen wurde und eine Herabsetzung der Löhne um 8% brachte, gekündigt und weitere Lohnverschlechterung gefordert. Der angerufene Schlichter fällte am 27. IV. einen Schiedsspruch, wonach die Gehalts- und Lohnsätze mit der Wirkung ab 25. IV. wie folgt herabgesetzt werden sollen: Kapitäne, Schiffsführer und Maschinisten um 4%, Matrosen, Heizer und Schiffsjungen um 3%. Das Personal, dessen jetzt schon unmögliche Lebensbedingungen durch den Schiedsspruch weitere Verschlechter-

- 5 -

rung erfahren sollen, haben diesen abgelehnt; aber auch die Unternehmer lehnten den Schiedsspruch ab, da ihnen die vorgeschlagene Herabsetzung zu "gering" erscheint.

Die Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat den Lohn- und Tarifvertrag gekündigt und eine Herabsetzung der Löhne um 9% sowie verschiedene Verschlechterungen des Rahmenvertrages vorgeschlagen. Das Personal forderte hingegen einige Verbesserungen. Schliesslich wurde eine Verständigung erzielt, wonach die Löhne des Fahrpersonals um 7%, der Werkstättenarbeiter um 5,5% gesenkt werden, die Bestimmungen des Rahmenvertrages bleiben im grossen und ganzen unverändert. Der neue Tarifvertrag läuft bis 31. III. 1932.

Die Unternehmer in der Elbeschiffahrt haben den Lohn-tarifvertrag zum 30.VI. gekündigt.

Die Organisationsverhältnisse bei den schwedischen Seeleuten. (ITF)
Die schwedischen Seeleute besitzen eine Reihe von Organisationen, von denen zwei dem Gewerkschaftsbund angeschlossen sind. Da sich der Schwedische Gewerkschaftsbund für das Prinzip der Industrieverbände ausgesprochen hat, können die übrigen Seeleuteorganisationen sich ihm nicht anschliessen. Seit längerer Zeit sind aber Versuche unternommen worden um eine organisatorische Verbindung zwischen den Organisationen herbeizuführen. Am 7. Mai wurde unter Leitung des Gewerkschaftsbundes in Gothenburg eine Konferenz abgehalten, an der die Schwedische Seeleute-Union, die Schwedische Heizer-Union, der Verein der seefahrenden Frauen, der neue Verband des Bedienungspersonals bei der Schweden-Amerika-Linie und die Vereinigung der Radiotelegraphisten teilnahmen. Die Konferenz einigte sich dahin, einen aus je einem Vertreter der sechs Organisationen bestehenden Ausschuss einzusetzen, der beauftragt wurde, unter Leitung des Gewerkschaftsbundes Richtlinien für das Zustandekommen einer organisatorischen Verbindung auszuarbeiten. Sobald der Vorschlag des Ausschusses vorliegt, soll eine neue Konferenz einberufen werden.

-o-o-o-

/ der Verband des Bedienungspersonals