



# 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. 12.

Amsterdam, den 12. Juni 1931.

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

Ein Gewerkschaftskongress in Indien. (ITF) Am 27. Juni hält der All-India Trade Union Congress seine XI. Tagung in Calcutta ab.

Der All-India Trade Union Congress ist der alte Gewerkschaftsbund Indiens, dessen Leitung in den Händen des sogenannten linken Flügels liegt. Seit einiger Zeit sind die All-Indische Eisenbahner-Föderation und das Gewerkschaftskartell von Bengalen an der Arbeit, um die Verschmelzung des alten und des neuen Gewerkschaftsbundes herbeizuführen. Diese Einheitsbestrebungen werden wahrscheinlich auf der bevorstehenden Tagung Wiederhall finden.

Es ist zu hoffen, dass dieser Kongress die indische Gewerkschaftsbewegung der Einheit ein gutes Stück näher bringt.

## EISENBAHNER.

Der Lohnkonflikt auf den irischen Bahnen im Schlichtungsstadium.

(ITF) Im Laufe des Monats April stellten die Eisenbahngesellschaften Irlands Forderungen auf Herabsetzung aller Löhne und Gehälter um 10%, Abschaffung der Lohnzuschläge für Nacht- und Sonntagsdienst und Abschaffung des "Garantie-Tages" und der "Garantie-Woche".

In direkten Verhandlungen zwischen den drei Gewerkschaften und den Gesellschaften wurde eine vorläufige Einigung erzielt, lautend auf eine Herabsetzung der Löhne um  $4 \frac{3}{8}$  Prozent mit der Einschränkung, dass keine Wochenlöhne unter 40 Shilling sinken dürfen. Die Gehälter der Bahnhofs- und Gütervorsteher, der Büro- und Aufsichtsbeamten sollten eine Herabsetzung von  $2 \frac{1}{2}$  Prozent erfahren mit einer zusätzlichen Kürzung von  $1 \frac{1}{4}$  Prozent des 100 Pfund Sterling pro Jahr übersteigenden Betrages. Alle anderen Arbeitsbedingungen sollten unberührt bleiben.

Der Vorschlag wurde der Mitgliedschaft der Gewerkschaften unterbreitet. Er fand Annahme bei der Mehrheit der Lokomotivpersonalgewerkschaft und des Beamtenverbandes, wurde aber abgelehnt von der Mehrheit der Mitglieder des Eisenbahnerverbandes. Demnach wurden die Verhandlungen als gescheitert betrachtet und das Schlichtungsverfahren eingeleitet.

Vor dem Lohngericht vertreten die Gesellschaften ihre ursprünglichen Forderungen, während der Eisenbahnerverband den Mindestlohn von 60 Shilling pro Woche fordert.

Betriebsratswahlen bei der deutschen Reichsbahn. (ITF) Bei den diesjährigen Wahlen der Betriebsräte bei der deutschen Reichsbahn fällt eine Verstärkung der kommunistischen Bewegung und der christlichen Gewerkschaft auf, während die faschistische Bewegung keinen Boden bekommt.

Dass die freie Gewerkschaft unter nicht besonders günstigen Verhältnissen in den Wahlkampf ging, mag ersichtlich sein aus der Tatsache, dass die Anzahl der wahlberechtigten Arbeiter von 359 000 im Jahre 1930 auf 313 000 in diesem Jahre gesunken ist. Kurz vor Einsetzen des Wahlkampfes sah die Gewerkschaft sich gezwungen ein Abkommen für die Verkürzung der Arbeitszeit in den Werkstätten um vier Tage im Monat zu schliessen; während des Wahlkampfes wurde die Feierschichtenzahl auf drei herabgesetzt, dafür aber 6 000 Arbeiter versetzt. Diese Unzufriedenheit stiftenden

maßnahmen trugen der führenden Gewerkschaft einen erheblichen Stimmenverlust ein.

Das Wahlergebnis für den Hauptbetriebsrat ist folgendes:

	Stimmen	%	% 1930
Einheitsverband (ITF)	167 899	61.6	66.9
Christliche Gewerkschaft	52 079	19.1	18.8
Hirsch-Dunkersche Gewerkschaft	19 037	7.0	7.2
Rote Gewerkschafts-Opposition (Kommunisten)	32 113	11.8	7.1
Industrieverband (Kommunisten)	631	0.2	--
Berufsverband (Faschisten)	1 016	0.3	--

Erfasst die Lohnabbauwelle auch die amerikanischen Eisenbahner ?  
(ITF) Die "offizielle" Politik Amerikas ist die der Aufrechterhaltung der Löhne in der Zeit der Depression. Im kapitalistischen Lager beginnt man diese offizielle Politik zu ignorieren; die Propaganda für eine Senkung der Löhne macht Fortschritte.

Die Louisiana & Arkansas-Eisenbahn ist im Februar zum Angriff übergegangen. Sie forderte eine Herabsetzung der Löhne der Werkstättenarbeiter von 0.80 auf 0.75 Dollar pro Stunde. Die Gewerkschaften weigerten sich diesen Vorschlag zu diskutieren. Eine Vermittlungsaktion scheiterte an der ablehnenden Haltung der Gesellschaft. Als die Gewerkschaften eine Urabstimmung vornahmen um zum Streike rüsteten, griff Präsident Hoover ein und bestellte einen Schlichtungsausschuss.

Eigentümlich wirkt der immer wiederholte Hinweis der Wortführer der Gesellschaft, dass der Lohnkonflikt nur eine lokale Bedeutung habe, während fast alle Eisenbahnen der Vereinigten Staaten das Argument des Verkehrsrückganges infolge Krisis und Konkurrenz zu allen möglichen Zwecken gebrauchen. Die Wortführer der Gewerkschaften messen dem Konflikt denn auch mehr als lokale Bedeutung bei. Ihr Anwalt erklärte vor dem Schlichtungsausschuss, dass eine Einwilligung in die Forderung der Louisiana & Arkansas-Eisenbahngesellschaft gleichbedeutend sei mit dem Schlagen einer Bresche in den Lebensstandard der gesamten Eisenbahnerschaft der Vereinigten Staaten.

Der Beschluss des Schlichtungsausschusses steht noch aus. Alle amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften erwarten mit Spannung den Ausgang dieses "lokalen" Konfliktes.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Streik von Omnibusbediensteten in Kapstadt -- Südafrika. (ITF) Vom 5. bis 9. April streikten in Kapstadt 1 000 Mitglieder des Verbandes der Strassenbahner und Omnibusbediensteten infolge einer Zusammenlegung der nach den Badeplätzen Sea Point und Camps Bay führenden Omnibuslinien. Hauptursache des Streiks war, dass der Verband bei der Firma Capetown Motor Omnibus Company darauf bestand dass diese nur Verbandsmitglieder beschäftigt, was die Gesellschaft welche den Omnibuspark der Strassenbahngesellschaften aufgekauft hatte, ablehnte. Fast das ganze Personal der letztgenannten Gesellschaften war in dem Verband organisiert, was bei den Angestellten der Omnibusgesellschaft nicht zutraf. Der Streik endete automatisch mit dem Beitritt dieser Angestellten. Um den Verbandsvorstand und die Firma zu einer Einigung über die strittigen Punkte zu bringen, musste der Arbeitsminister einschreiten.

Eigenartig an diesem Kampfe ist, dass die Streikenden auf den Linien einen Omnibusdienst einrichteten, um den Verkehr soweit möglich aufrecht zu erhalten. Die Wagen wurden dem Publikum das kostenlos befördert wurde, zur Verfügung gestellt. Begreiflicherweise hat es diese Beförderungsart, besonders da der Streik in die Osterzeit fiel und zwei stark besuchte Badeorte das Reiseziel waren, nicht als sehr lästig empfunden.

Gesetzentwurf zur Einführung einer 24stündigen wöchentlichen Ruhepause für die französischen Privatchauffeure. (ITF) Mit der Einführung des Achtstundentages durch das Gesetz vom 23. April 1919 wurde gewissen, in Handel und Industrie beschäftigten Arbeiterkategorien auch eine wöchentliche Ruhepause von 24 Stunden gewährt.

Den gewerblichen Kraftwagenführern wurde eine solche Ruhepause bereits durch ein Gesetz vom Jahre 1906 zugestanden, doch mit einer Reihe anderer Gruppen war dies den Privatchauffeuren, die wie in verschiedenen anderen Ländern noch zum Hauspersonal gerechnet werden, versagt. Nach einem nunmehr im französischen Parlament eingebrachten Gesetzentwurf soll diese Berufsgruppe nun auch in den Genuss dieses Rechtes kommen. Die wöchentliche Ruhepause soll grundsätzlich auf den Sonntag, u. z. von Mitternacht bis Mitternacht, fallen. Wenn jedoch gewisse Dienstarten dies erforderlich machen, kann sie ständig oder zu gewissen Zeiten ein anderer Tag als der Sonntag oder der Sonntagnachmittag mit einer ganztägigen Ruhepause alle 14 Tage, freigegeben werden. Ein Ruhetag muss stets 24 Stunden und ein halber Ruhetag 12 Stunden dauern. In Fällen jedoch, wo der Chauffeur seinen Arbeitgeber auf längeren Reisen zu begleiten hat, kann der Ruhetag, wenn diese Beschäftigungsdauer nicht über 4 Monate hinausgeht, jeweils auf eine spätere Zeit verschoben werden und zwar ist ihm dann die Anzahl der ihm entgangenen Ruhetage zu gewähren.

Der Gesetzentwurf ist der staatlichen Kommission für Handel, Industrie, Arbeit und Postwesen zur näheren Prüfung überwiesen worden.

Forderungen der Kraftfahrer in der Tschechoslowakei. (ITF) Der Vorstand des uns angeschlossenen tschechischen Kraftfahrer-Verbandes Sitz Prag, hat vergangenen Monat Mitgliederversammlungen abgehalten, wo die Wirtschaftsnot im allgemeinen und die Notlage der Chauffeure im besonderen besprochen wurde. In einer Resolution wurden folgende Forderungen aufgestellt:

- 1.) Verkürzung der Arbeitszeit und Lohnaufbesserung;
- 2.) tägliche Höchstarbeitszeit für Kraftfahrer von 8 Stunden;
- 3.) zweckentsprechendes Arbeitsvermittlungsgesetz; 4.) Erwerbslosenunterstützung rein auf Kosten des Staates und der Arbeitgeber;
- 5.) produktive Erwerbslosenfürsorge; 6.) Anerkennung Sowjetrusslands und Abschluss geeigneter Handelsverträge mit demselben zur Förderung der tschechoslowakischen Wirtschaft; 7.) ein den seit langem aufgestellten Forderungen des Verbandes entsprechendes Kraftverkehrsgesetz; 8.) progressive steuerliche Erfassung der 30 000 tschechische Kronen (ca. 3 600 RM) im Jahr übersteigenden Einkommen und Verwendung des Ertrages für die Erwerbslosenunterstützung; 9.) Revision aller Konzessionen für das Kraftverkehrsgewerbe, die nach dem Umsturz erteilt wurden; 10.) Die Konzession ist zu entziehen a) allen Personen, die eine andere Erwerbsmöglichkeit haben; b) allen Personen, die eine Konzession an andere vermieten; c) allen Unternehmern, die Chauffeure zwingen, länger als 8 Stunden im Tag zu arbeiten; 11.) Konzessionen für öffentliche Verkehrsdienste dürfen nur ausgebildeten Berufskraftfahrern erteilt werden; 12.) für die Chauffeure soll eine Pensionsversicherung abgeschlossen werden, wie sie für die Privatangestellten bereits besteht. Bei Errechnung des pensionsfähigen Alters sind für 12 Monate Dienst jeweils 18 Monate zugrunde zu legen.

Ein Unfallgericht für den Luftverkehr in Deutschland gefordert.

(ITF) Der deutsche Gesamtverband hat in seinem Organ "Luft - und Kraftfahrt" wiederholt die Forderung auf Einsetzung eines sog. Unfallgerichtes zur Förderung der Flugsicherheit und einwandfreien Klärung der Unfallursachen erhoben. Er hält die Einrichtung einer solchen Behörde im Interesse des Lebens von Besatzungen und Passagieren, als auch im Interesse der Volkstümlichkeit des Luftverkehrs für dringend notwendig. Durch tendenziöse Unfallberichte in den Tageszeitungen werde der Luftfahrt nur geschadet; desgleichen seien von den Luftverkehrsfirmen stammende Berichte unbefriedigend. Die Mitglieder oder Beisitzer des geforderten Gerichtes, die gute Fachleute sein müssen, dürften durch keine Interessenwahrnehmung beschwert sein und in ihrem Arbeiten weder durch Behörden-, noch durch Firmenvorschriften gehindert werden. Der Verband empfiehlt als Vertreter der Arbeitnehmerkreise in erster Linie die Flugzeugführer, Flugmaschinisten und Funker, doch auch die Sachkenntnis des Boden- und Werftpersonals dürfe nicht unberücksichtigt bleiben. Das Unfallgericht müsse unbedingt mit Vollmachten ausge-

startet werden, um in allen Fällen, auch durch Anwendung gesetzlicher Massnahmen, Klarheit zu schaffen.

Strassenbahnerstreik in Warschau. (ITF) Die städtischen Strassenbahnbediensteten von Warschau sind am 9. Juni für ihre Kollegen in den Werkstätten, denen die Direktion neue Arbeitsbedingungen aufzwingen wollte, in den Streik getreten. Alle Strassenbahnen und Werkstätten ruhen vollständig. In den Kampf sind 1 000 Arbeiter verwickelt.

Lohnherabsetzung bei den Strassenbahnen von Portland -- Vereinigte Staaten. (ITF) Ein Schlichtungsausschuss hat einen Spruch gefällt, wonach die Löhne der Strassenbahnbediensteten von Portland um  $7\frac{1}{2}$  % gekürzt werden sollen. Die Gesellschaft hatte einen 10%igen Lohnabbau gefordert wie er bei allen Bediensteten des Pacific Northwest Public Service System (ein Unternehmen, in dessen Hände sich die Kraftwerke und u.a. auch der öffentliche Verkehr befinden) durchgeführt worden war, die Strassenbahner jedoch ausgenommen, denn diese sind organisiert und die Gewerkschaften haben für ihre Mitglieder Kollektivverträge abgeschlossen. Der infolge Stimmenabgabe des "neutralen" Mitgliedes des Schlichtungsausschusses, "Vertreter des öffentlichen Interesses" rechtskräftig gewordene Schiedsspruch hat unter dem Personal, das ohnehin schon schlechter bezahlt ist als dasjenige aller anderen Strassenbahnunternehmen an der Küste des Stillen Ozeans grosse Erregung hervorgerufen. Dazu kommt, dass die Gesellschaft vor einem Jahre die Ermächtigung zur Heraufsetzung des Strassenbahntarifcs auf 10 Cents pro Fahrt erhalten hat, um die Löhne ihres Personals erhöhen zu können.

Typisierung der Strassenbahnwagen. (ITF) Die Versuche zur Normung und Typisierung der Fahrzeuge haben in Deutschland gewisse Ergebnisse gezeitigt. Die Deutsche Wagenbauvereinigung, die sich seit einigen Jahren mit der Typisierung der Strassenbahnwagen beschäftigt, hat nunmehr das Resultat ihrer Arbeit vorgelegt. Sie hat 55 Beispiele von den neuesten Wagenbauarten herausgegriffen und 11 Wagen, worunter 7 zweiachsige und vier vierachsige, zur Typisierung vorgeschlagen. Die einheitlich angenommene Spurweite beträgt 1435 mm. Das Wagengewicht soll bei allen zweiachsigen Wagen 12 000 kg, bei den vierachsigen 15 000 oder 17 000 kg betragen. Die Zahl der Plätze schwankt zwischen 50 und 84. Für die Bedürfnisse der verschiedenen Städte ist demnach genügend Spielraum gelassen und die 11 vorgeschlagenen Wagentypen bieten eine reichliche Auswahl.

Die Bediensteten bei der Londoner Untergrundbahn verlangen die Einsetzung einer Gehaltskommission. (ITF) Der vom englischen Verkehrsminister ausgearbeitete Gesetzentwurf, welcher die Ueberführung aller Londoner öffentlichen Transportmittel in die Hand eines einzigen, von den Behörden überwachten Unternehmens bezweckt, wird z. Zt. von einem Parlamentsausschuss geprüft. Die 3 Eisenbahnerorganisationen (der allgemeine Eisenbahnerverband, der Verband der Lokomotivführer und Heizer und der Verband des Verwaltungspersonals) haben nun bei dem fraglichen Parlamentsausschuss ein die Untergrundbahner interessierendes Ersuchen eingereicht.

Kollege Cramp, Sekretär des Eisenbahnerverbandes, äusserte sich in einer grossen, am 9. Juni in London abgehaltenen Versammlung des Untergrundpersonals folgendermassen: "Wir wollen, dass die Gewerkschaftsbewegung von Anfang bis zu Ende dem Gesetzentwurf ihren Stempel aufdrückt." In dem Ersuchen wird die Einsetzung einer Gehaltskommission gefordert, worin die Personalverbände vertreten sind. Diese Kommission müsste sich sowohl mit den Angelegenheiten des Werkstätten- und technischen Personals, als auch mit denjenigen des Betriebspersonals befassen. Ferner haben die Organisationen verlangt, dass man/der Zusammenlegung der Unternehmungen nicht zu entschädigungslosen Entlassungen greife; ferner müsse die Pensionsregelung ebenso günstig wie die jetzt bestehende sein.

/bei

Ein Sieg der Kleinbahner des Departements Eure-et-Loire-- Frankreich. (ITF) Mehrere Verwaltungsräte haben sich in ihren ordentlichen Sitzungen mit den Arbeitsbedingungen der Kleinbahner ihres Departements beschäftigt. So hat sich auch der Verwaltungsrat im Departement Eure-et-Loire endgültig zu der Frage seines Bahnnetzes ausgesprochen. Die Konzession zum Betrieb der Strassenbahnlinien hat z. Zt. eine Gesellschaft inne, welche die Aufhebung einiger Linien und deren Ersetzung durch Omnibusdienste beabsichtigte, wodurch 50 Personalmitglieder entlassen worden wären. Die Personalorganisation hatte aber mit den gegen diese Pläne vorgebrachten Argumenten Erfolg, denn der Verwaltungsrat beschloss: 1.) statt der Omnibusse gute Motorwagen in Betrieb zu setzen; 2.) keine Entlassungen vorzunehmen, ohne davon den Präfekten zu verständigen; 3.) den Grundsatz der direkten Verwaltung durchzuführen. Da der mit der Pachtgesellschaft abgeschlossene Vertrag 3 Jahre Gültigkeit hat und erst am 1. Januar 1930 in Kraft getreten ist, dürfte die direkte Verwaltung nicht vor Januar 1933 erfolgen.

Die isländischen Transportarbeiter üben Solidarität. (ITF) Eine Schokoladefabrik in Bergen (Norwegen) hatte eine Ladung Waren nach Reykjavik, der Hauptstadt Islands, gesandt. Die Fabrik war jedoch, ohne dass unsere isländischen Kameraden dies wussten, vom norwegischen Transportarbeiterverband blockiert. Als die Waren nach Reykjavik kamen, wurden sie wie gewöhnlich gelöscht. Inzwischen war aber der norwegische Transportarbeiterverband von der Abfahrt des Schiffes informiert worden und schickte den isländischen Berufsgenossen ein Telegramm, in dem die Angelegenheit auseinander gesetzt wurde. Obwohl die Güter bereits gelöscht waren, brachten sie die Isländer wieder an Bord und sandten das Schiff mit seinem blockierten Inhalt wieder nach Norwegen zurück.

Herabsetzung der Arbeitszeit in schwedischen Hafenstädten. (ITF) In einer Zeit wie dieser, wo die Arbeitgeber überall versuchen, die Löhne herabzusetzen und die Arbeitszeit zu verlängern, ist es erfreulich zu melden, dass es Plätze gibt, wo ihre Angriffe auf die Arbeiter ohne Erfolg sind.

Die Mannschaften der Schleppdampfer in den schwedischen Orten Sundvall, Härnösand und Luleo haben einen neuen Vertrag abgeschlossen, obwohl die Verhandlungen lange dauerten und nicht ohne Hilfe des Schlichters zustande kommen konnten. In bezug auf die Löhne hat man vereinbart, die bisherigen Sätze aufrecht zu erhalten, während die Arbeitszeit von 320 auf 295 Stunden pro 30 Tage herabgesetzt worden ist. Ferner wird der monatliche freie Tag fortan in die Arbeitszeit gerechnet, sodass die wirkliche Arbeitszeit in 30 Tagen 286 Stunden ausmacht.

Ferner ist bestimmt worden, dass die Arbeitszeit in zwei aufeinander folgenden Tagen nicht länger als 24 Stunden sein darf. In Luleo ist ausserdem eine Lohnerhöhung von 5 Kronen zugestanden worden. In einigen anderen schwedischen Hafenstädten sind die Verhandlungen noch im vollen Gange.

#### BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE.

Die "Notlage" der deutschen Rheinreeder. (ITF) Am 11. Mai wurde in Düsseldorf ein Schiedsspruch im Lohnstreit zwischen den Reedern und dem Personal gefällt, wonach die Löhne und Gehälter um 4 - 7% gekürzt werden sollen. Die Reeder haben diesen Schiedsspruch, der den Arbeitnehmern weitere schwere Opfer auferlegt, abgelehnt mit der Begründung, die Arbeitgeber hätten erwartet, dass "der von Tag zu Tag schlechter werdenden Lage der Rheinschifffahrt durch eine stärkere Senkung der Löhne und Gehälter Rechnung getragen würde" und dass die Kürzung von 4 - 7% nicht geeignet sei, "die dringend notwendige Entlastung zu erreichen".

Wie unbegründet die Klagen der Reeder über die angebliche Notlage sind, ist ersichtlich aus einer vom Gesamtverband veröffentlichten Aufstellung, wonach i. J. 1930 148 neue Schleppkähne, 18 Dampfer und 60 Motorschiffe gebaut wurden. Rund 65% dieser Fahrzeuge wurden auf holländische Rechnung gebaut, jedoch mit Beteiligung des deutschen Kapitals.

Heuerherabsetzung der lettländischen Seeleute. (ITF) Der lettländische Reederverband hat Ende Mai die Höuern der Seeleute auf allen dem Verband angeschlossenen Schiffen um 10% herabgesetzt. Die Lohnkürzung wird sich auf alle Schiffsbesatzungen erstrecken, sobald die Schiffe lettländische Häfen anlaufen. Diese Massnahme wurde von den Reedern mit der "Weltwirtschaftskrise" in Zusammenhang gebracht.

Der Konflikt in Norwegen. (ITF) In der Grossschiffahrt ist die Lage noch immer unverändert, sodass man noch unter einem vertragslosen Zustand arbeitet. Wie lange diese unhaltbare Lage noch dauern wird ist nicht zu sagen; sie wird sich aber ganz bestimmt ändern. Was die Küstenschiffahrt anbelangt, so haben die Reeder mitgeteilt, dass sie beabsichtigen, ab 27. Mai eine Heuerherabsetzung von 6% durchzuführen. Diese Mitteilung der Reeder bedeutet, dass die Aussperrung von diesem Datum an vollzogen wird. Die Küstenschiffahrt wird von dieser Aussperrung erfasst, soweit es sich um Gesellschaften handelt, die dem Arbeitgeberverband angeschlossen sind. Diejenigen Gesellschaften aber, die ausserhalb des Arbeitgeberverbandes stehen und eine Vereinbarung mit den Organisationen abgeschlossen haben, werden von der Aussperrung nicht berührt.