

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. 13

Amsterdam, den 26. Juni 1931.

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

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE.

Ein erfolgreicher Streik in der schweizerischen Schlepsschiffahrt. (ITF) Die Schweizer Schlepsschiffahrts-Gesellschaft in Basel versuchte nach deutschem Muster, dem Personal eine 30%ige Lohnherabsetzung aufzuzwingen u.z. dadurch, dass sie durch ein Rundschreiben den Bediensteten mitteilte, dass ab 1. Mai alle Löhne in holländischen Gulden nach den holländischen Sätzen bezahlt würden. Das Personal, das beim deutschen Gesamtverband organisiert ist, lehnte dieses Diktat ab und trat nach zwei ergebnislosen Verhandlungen, gemeinsam mit dem schweizerischen Transportarbeiterverband geführt, in den Streik. Nach zweitägiger Dauer kam es am 21. Mai neuerlich zu Verhandlungen, die mit vollem Erfolg für das Personal endeten: die Löhne werden weiterhin in schweiz. Franken und unter schweizerischen Bedingungen bezahlt. Kennzeichnend ist, dass die Gesellschaft den Lohnkürzungsversuch mit der zunehmenden deutschen Konkurrenz begründet, während die deutschen Unternehmer dasselbe von der Binnenschiffahrt in den andern Ländern behaupten.

Der Kampf um den Kollektivvertrag in der deutschen Rheinschiffahrt beendet. (ITF) Der lang andauernde Kampf um die Erneuerung des Kollektivvertrages in der deutschen Rheinschiffahrt hat durch die Verbindlichkeitserklärung aller Schiedssprüche geendet. Es ist also der Gewerkschaft nicht gelungen, die Verbindlichkeitserklärung zu verhindern. Obwohl der neue Vertrag im grossen und ganzen unverändert bleibt, bedeutet er in manchen Punkten eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. So wurde die normale Fahrzeit verlängert ohne Vergütung, die Sonntagsruhe verschlechtert, die Sätze aller Nebenvergütungen, insbesondere bei Ueberstunden-, Nacht- und Sonntagsarbeit, gekürzt. Der Vertrag hat Gültigkeit mit Rückwirkung vom 1. April 1931 und kann zum 31. März 1932 gekündigt werden.

Der Gesamtverband ruft die Rheinschiffer auf, trotz dieser Niederlage den Kampf für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen weiterzuführen.

Lohnabbau in der Elbeschiffahrt. (ITF) Die Arbeitgeber in der Elbeschiffahrt überreichten dem Personal die Forderung auf eine 36%ige Lohnkürzung, die sie langatmig durch die von der Wirtschaftskrise verursachte schlechte Lage in der Elbeschiffahrt begründeten. Am 8. Juni 1931 fanden darüber die ersten Verhandlungen statt, die natürlich erfolglos verliefen.

Ein Generalstreik der polnischen Seeleute. (ITF) Laut einer telegrafischen Benachrichtigung des polnischen Transportarbeiterverbandes ist am 23. Juni im polnischen Hafen Gdingen ein Generalstreik der Seeleute ausgebrochen.

Der Konflikt in der polnischen Seeschiffahrt schwebt schon seit längerer Zeit. Die Reeder, ermutigt von dem von der politischen Reaktion in Polen geführten Ausrottungskampf gegen die freie Gewerkschaftsbewegung und den schweren Angriffen gegen das Lebensniveau der Arbeiter, verlangen Heuerherabsetzung, Verlängerung der Arbeitszeit und Verschlechterung der übrigen Arbeitsbedingungen. Ende Mai fanden zwischen den Reedern und den Vertre-

tern der Seeleute Verhandlungen statt, wo die Seeleute u.a. auch die Einführung des Achtstundentages verlangten. Da die Reeder alle Forderungen der Seeleute glattweg ablehnten und Gegenforderungen stellten, scheiterten die Verhandlungen. Darauf wurde ein Streik in Erwägung gezogen und jetzt proklamiert. Nachrichten über den Verlauf des Kampfes fehlen noch. Unser Sekretariat hat die Bruderverbände in andern Ländern von dem Streik in Kenntnis gesetzt mit der Aufforderung, die polnischen Kollegen in ihrem schweren Kampfe zu unterstützen.

STRASSENBAHNER UND KRAFTFAHRER.

Lohnerhöhung bei den Strassenbahnen von Tours -- Frankreich. (ITF) Nach zahlreichen Vorstellungen und nach einer Streikandrohung vermochte die Strassenbahnergewerkschaft von Tours der Gesellschaft eine Lohnerhöhung von Fr. 1,50 täglich abzuwingen. Dieses Zugeständnis konnte aber nicht ohne eine Fahrpreiserhöhung von Fr. 0,10 an Sonn- und Feiertagen erlangt werden. Diese Erhöhung wurde bereits unterm 11. Mai vom Gemeinderat bewilligt.

Praktische Neuerung für Strassenbahnwagen. (ITF) Die Strassenbahnverwaltung Leipzig hat einige Triebwagen in den Verkehr gebracht, an deren Führerstand seitlich rechts ein nach rückwärts gerichteter Spiegel angebracht ist. Diese Neuerung gestattet dem Strassenbahnführer nicht nur, die sich rechts neben und hinter dem Wagen befindlichen Fahrzeuge zu sehen -- dies ist besonders an Kurven von Wert --, sondern er kann auch leicht feststellen, ob sämtliche Fahrgäste eingestiegen sind, wenn das Abfahrtszeichen vom Schaffner gegeben wird, wofür letzterer besonders bei überfüllten Wagen vielfach nicht in der Lage ist, alles zu übersehen, was vor sich geht.

Ein Schiedsspruch über die Sonntagsarbeit bei den Strassenbahnen in Deutschland. (ITF) Der Reichsmanteltarif für die nichtkommunalen Strassenbahnen Deutschlands sieht für das Werkstatt-, Strecken- und Hallenpersonal eine regelmässige Arbeitszeit von 48 Stunden in der Woche und einen Zuschlag von 50 Prozent für Ueberstundenleistungen an Sonn- und Feiertagen vor. Nun ist die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft dazu übergegangen, die Dienstleistungen an Sonn- und Feiertagen durch Gewährung eines anderen freien Tages abzugelten, ohne den Zuschlag zu zahlen. Die Personalgewerkschaft reichte dagegen beim Schiedsgericht Klage ein, das am 16. Mai einen Schiedsspruch fällte, wonach der Anspruch auf den Zuschlag für Ueberstunden an Sonn- und Feiertagen bestehen bleibt, wenn mehr als 48 Arbeitsstunden pro Woche geleistet worden sind. Der Anspruch auf den Zuschlag bleibt auch dann bestehen, wenn die Mehrarbeit durch Freizeit in einer vorhergehenden oder darauffolgenden Woche ausgeglichen wird.

Der Kampf um das neue Automobilgesetz in der Schweiz. (ITF) Im Monat Mai und auch in diesem Monat haben in den verschiedenen Kantonen der Schweiz eine Reihe von Chauffeurtagungen und Protestkundgebungen der Chauffeure stattgefunden, um die Gesetzgeber darauf aufmerksam zu machen, dass die Berufschauffeure nur dann an einem Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr interessiert sind, wenn neben den neuzeitlichen Verkehrs- und Versicherungsbestimmungen auch der Schutz der Berufschauffeure gesetzlich verankert wird. Wie bereits früher an dieser Stelle mitgeteilt, hat sich s. Zt. der Nationalrat geweigert, über die Arbeitszeitbestimmungen im Artikel 17 des Gesetzentwurfes zu beraten. Da die sozialdemokratischen Vertreter in der Bundesversammlung zu erkennen haben, dass einem Gesetz ohne Schutzbestimmungen für die Chauffeure niemals zugestimmt werde, wurde die Angelegenheit einer besonderen Kommission überwiesen, die nun ein annehmbares Kompromiss vorschlägt. Die schweizerischen Chauffeure verlangen Schutzbestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeit, worunter ein Nachtfahrverbot für alle dem Warentransport dienenden Kraftlastwagen. Für den Fall, dass die Bundesversammlung die neuen Vorschläge der beratenden Kommission ablehnen sollte, haben die Kraftfahrer die

Leitung des uns angeschlossenen Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter beauftragt mit den übrigen interessierten Organisationen unverzüglich den Referendumskampf gegen das Gesetz einzuleiten.

1F) Gegen die Verschleppung des neuen Kraftfahrgesetzes in der Tschechoslowakei haben auch die tschechischen Kraftfahrer einen schweren Kampf zu führen. In diesem Land ist ein provisorisches Gesetz in Geltung, das erst Ende 1933 aufgehoben werden sollte. Ueber den Entwurf des neuen Gesetzes werden bekanntlich seit einer Reihe von Jahren Verhandlungen unter den Ministerien geführt, die sich bis heute darüber noch nicht einigen konnten. Auf Betreiben der tschechischen Kraftfahrer ist nun im verfassungsrechtlichen Ausschusse ein Antrag angenommen worden, der praktisch bedeutet, dass das neue Kraftfahrgesetz spätestens bis Ende des Jahres 1932 in Kraft treten muss.

Ein Fünftel der 1600 Hamburger Autodroschken wird stillgelegt. (ITF) Die Hamburger Kraftdroschkenbesitzer ziehen einen Teil der Wagen aus dem Verkehr, indem von morgens 5 Uhr bis zum andern Morgen 5 Uhr etwa ein Fünftel der Wagen die Garage nicht verlässt. Jeder Wagen wird gleichmässig betroffen; man verspricht sich davon eine bessere Ausnutzung derselben.

EISENBAHNER.

Personalvertretungswahlen auf den österreichischen Bundesbahnen. (ITF) Die freie Eisenbahnergewerkschaft Oesterreichs drängte seit langem auf Neuwahl der Personalvertretung, um die Behauptung, auf den Eisenbahnen herrsche "roter Terror", zu widerlegen. Die Generaldirektion trachtete nach einer Beschneidung der Rechte der Personalvertretung und wollte zu diesem Zwecke eine Abänderung der einschlägigen Vorschriften und Vereinbarungen herbeiführen. Die Gewerkschaft widersetzte sich dem mit aller Energie und erzwang nach mehr als einem Jahre die Neuwahlen nach den alten Bestimmungen. Nach dem vorläufigen Wahlergebnis behält die freie Gewerkschaft 14 der achtzehn Mandate im Zentralausschuss. Trotz Wirtschaftskrise und politischer Reaktion hat der Verband seine Position behauptet.

Grosse Arbeitseinschränkungen auf den finnischen Staatsbahnen. (ITF) Seit dem 1. Juni ist in allen Werkstätten der finnischen Staatsbahnen die Vier-Tage-Woche eingeführt, das nichtbeamtete Zug- und Lokomotivpersonal arbeitet nur zwei Drittel der Zeit, die Bautätigkeit der Eisenbahn ist fast vollständig eingestellt, die Bahnunterhaltung erheblich eingeschränkt. Mehrere tausend Eisenbahner erleiden den Verlust eines Drittels ihres Lohnes; einige weitere tausend sind arbeitslos. Die Budgetkommission fordert weitere Ausgabeneinschränkungen für das nächste Jahr und schlägt Lohnherabsetzungen vor: 5% für die Verheirateten, deren Jahresbesoldung Fmk. 15 600 (RM. 1 659.-) übersteigt, 10% für die Ledigen. Die Arbeitsbedingungen des Werkstättenpersonals sollen vorläufig unberührt bleiben.

HAFENARBEITER.

Das holländische Stauerei-Gesetz. (ITF) Der holländische Transportarbeiterverband erstrebt schon jahrelang eine Aenderung des bestehenden Stauerei-Gesetzes. Am 10. d. M. wurde durch die Vorlage eines Gesetzentwurfes im Parlament ein Schritt in dieser Richtung unternommen. Bisher hat sich noch keine ausgesprochene Opposition gegen den Entwurf geltend gemacht. Obwohl durch dessen Annahme eine wesentliche Aenderung der in den Häfen herrschenden Verhältnisse nicht eintreten würde, glaubt der Verband, dass der Gesetzentwurf eine wertvolle Waffe zur Abwehr der von den Arbeitgebern geplanten Angriffe werden könnte.