

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. 16

Amsterdam, den 7. August 1931
MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

EISENBAHNER.

Ein grosser moralischer Erfolg der All-Indischen Eisenbahner-Föderation. (ITF) Am 27. Juli richtete Major Graham Pole im englischen Parlament an den Staatssekretär für Indien die Frage, ob er Auskunft erteilen könne über den jetzigen Stand der Unterhandlungen zwischen dem Eisenbahnministerium Indiens und der All-Indischen Eisenbahnerföderation betr. der Sparmassnahmen, die auf den Abbau einer grossen Anzahl Bediensteten in den niederen Stellungen zielen.

Mr. Wedgwood Benn: "Am 26. Juni und am 7. Juli haben Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnministerium und der Föderation stattgefunden. Eine Einigung wurde nicht erzielt. Die Föderation hat ein Manifest herausgegeben, in welchem dem allgemeinen Streik das Wort geredet wird, und hat ihre Organisationen angewiesen, über diesen Vorschlag eine Urabstimmung vorzunehmen. Da die Aussichten auf eine Verständigung zwischen dem Eisenbahnministerium und der Föderation nicht gegeben sind, hat die Regierung gemäss dem Gesetz über gewerbliche Konflikte beschlossen, die Streitfrage sofort einem Untersuchungsausschuss zu überweisen."

Dieser Beschluss der Regierung bedeutet einen grossen moralischen Erfolg der all-indischen Eisenbahnerföderation. Seit Beginn des Jahres ist der Unwille in den Reihen der indischen Eisenbahnerschaft ständig gewachsen unter dem Einfluss der Abbaupolitik der Eisenbahnverwaltungen und -gesellschaften. Es war die Abbaupolitik, und mehr noch die dabei herrschende Willkür, die den Gedanken des allgemeinen Eisenbahnerstreiks völlig zur Reife brachte. Buchstäblich alle Gewerkschaften betrachteten sich in Konflikt mit ihrer Arbeitgeberverwaltung. Die Eisenbahner-Föderation schlug dem Eisenbahnministerium vor, gemeinschaftlich die Einsetzung eines Schlichtungsausschusses zu beantragen. Das Ministerium lehnte ab. Die Föderation stellte daraufhin allein diesen Antrag an die Regierung. Aber auch die Regierung verhielt sich so, als ob es einen Konflikt auf den Eisenbahnen nur in der Einbildung einiger Menschen gäbe.

Am 25. und 26. Juni fand die dritte halbjährliche Konferenz zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Generalrat der Eisenbahner-Föderation statt. Die Wiedereinstellung der Gemassregelten des vorjährigen Streiks auf der Great Indian Peninsula Bahn und der Abbau standen im Vordergrund der Erörterungen, die einen unbefriedigenden Verlauf nahmen.

Am 27. Juni bekundete der Generalrat der Föderation seine Unzufriedenheit über das Ergebnis der Konferenz, ordnete die Urabstimmung über den Vorschlag des allgemeinen Streiks auf den indischen Eisenbahnen an, setzte einen Aktions- und Streikausschuss ein und rüstete den Vorsitzenden, Kollege Jamnadas Mehta, mit ausserordentlichen Vollmachten aus.

Daraufhin berief das Eisenbahnministerium zum 3. Juli eine Sonderkonferenz der Eisenbahndirektoren ein. Was dort besprochen und beschlossen wurde, ist nicht an die Öffentlichkeit gedrungen. Aber am 7. Juli teilte das Ministerium einer Delegation der Föderation mit, dass mit Ausnahme zweier Bahnen bis Ende Oktober keine Abbaumassnahmen getroffen würden, und ferner, dass das Eisenbahnministerium bereit sei, die Einsetzung eines Schlichtungsausschusses zu beantragen, dem folgende Fragen vorgelegt würden:

1. Sind infolge der Abbaumassnahmen den verbleibenden Bediensteten unbillige Arbeitsbedingungen aufgezwungen worden?

2. Ist die den entlassenen Bediensteten gewährte Entschädigung angemessen?

Die Föderation wünschte eine Erweiterung des Auftrages an den Schlichtungsausschuss, und zwar solle er Antwort geben auf die Frage, ob nicht zu anderen Massnahmen als Entlassungen gegriffen werden könne und ob die ablehnende Haltung des Eisenbahnministeriums in den Monaten Januar bis Juni 1931 zu der Forderung der Eisenbahnerföderation, die Abbaumassnahmen mit ihr zu besprechen, nicht vermeidbare Härten für das Personal zur Folge gehabt hat. Auf diesen Vorschlag ging das Eisenbahnministerium nicht ein.

Am 18. Juli bestellte die Regierung nicht einen Schlichtungsausschuss, sondern einen Untersuchungsausschuss und erteilte diesem den Auftrag zu untersuchen und zu berichten:

1. ob der Abbau unbillige Arbeitsbedingungen für das Personal im Gefolge hat;
2. ob die Entlassungsbedingungen unzulänglich oder unbillig sind;
3. ob unter Berücksichtigung der aus dem Verkehrsrückgang entstandenen Einschränkung, andere mögliche Abbaumassnahmen, wie Einstellungssperre, Kurzarbeit, Pensionierungen, etc. völlig berücksichtigt worden sind; ob/zu Massregelungen oder Begünstigungen missbraucht worden sind; ob den Entlassenen Wiedereinstellung beim Wiederaufleben des Betriebs versprochen werden kann oder soll.

/Entlassungen

Die angeordnete Urabstimmung hat sich also sehr wirksam erwiesen: Das Eisenbahnministerium hat sich bequemen müssen einige Abbaumassnahmen aufzuschieben und das Eingreifen einer Schlichtungsinstanz zuzugestehen. Die Regierung hat das Bestehen eines Konfliktes anerkennen und sich um die Beilegung desselben kümmern müssen.

Die Umgestaltung des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes. (ITF)
Die schweizerische Eisenbahnerorganisation führt einen Namen, der bisher eher ein Programm als eine genaue Bezeichnung bedeutete. Der "Schweizerische Eisenbahner-Verband" war ein Bund von alten Berufsvereinigungen.

Auf dem diesjährigen Kongress wurde eine Statutenänderung beschlossen, welche die bisherigen 12 Mitgliedsorganisationen, die sogenannten Unterverbände, des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes umgestaltet in 10 Organe einer vertikalen, auf der Einzelmitgliedschaft aufgebauten, Organisation. Während die Mitgliedsorganisationen ihre Mitgliedschaft aufgeben konnten, steht dieses Recht nunmehr allein dem einzelnen Mitgliede zu.

Aber auch in seiner neuen Form behält der Verband ein grosses Stück schweizerischer Eigenart. Jeder Unterverband bildet lokale Sektionen; die Sektionen mehrerer Unterverbände an einem Platze können sich zu Gemeinschaftssektionen, die aller Unterverbände zu Einheitssektionen zusammenschliessen. Die Unterverbände haben keine eignen Statuten, sondern lediglich Geschäftsreglements. Sie haben jedoch eine eigene Delegiertenversammlung, wählen einen eignen Vorstand und haben eine eigne Geschäftsgebarung. Der Kongress des Verbandes setzt sich zusammen aus zwei Vorstandmitgliedern jedes Unterverbandes und aus Sektionsvertretern; auf je 100 Mitglieder entfällt ein von der Sektionsversammlung zu wählender Vertreter. Auch in den ständigen Verbandseinrichtungen ist den Unterverbänden ein grosses Mass Beteiligung eingeräumt.

Der Kongressbeschluss wurde der Mitgliedschaft zur Bestätigung vorgelegt. Die Urabstimmung fand in der Woche vom 13. zum 18. Juli statt. Mit 27 129 Ja gegen 4 187 Nein wurden die neuen Statuten angenommen; die durchschnittliche Stimmbeteiligung betrug 88,7%. In allen Unterverbänden sprach sich die Mehrheit zugunsten der Umgestaltung der Organisation aus.

Verderbliche Krisenfolgen im Gewerkschaftsleben. (ITF) Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands gibt seit August vorigen

Jahres die vorzüglich ausgestattete technische Zeitschrift "Rad und Schiene" heraus. Ab September d. Js. erscheint die Schrift nicht mehr. "Sie ist gleichfalls -- wie so vieles -- ein Opfer der Ungunst der Verhältnisse geworden."

Die Eisenbahnangestellten Amerikas wollen eine Arbeiterpartei, einen Einheitsverband und Verstaatlichung der Eisenbahnen. (ITF)

Unter den 21 "Standard"-Organisationen der Eisenbahner der Vereinigten Staaten, sticht der Verband der Angestellten als Verfechter "unamerikanischer" Ideen hervor. Dies hat ihn schon mehrmals in unangenehme Familienzwise in der amerikanischen Gewerkschaftsbewegung verwickelt. Seine Beharrlichkeit wurde dadurch belohnt, dass diese "unamerikanischen" Ideen einen immer grösser werdenden Raum in den Erörterungen der Gewerkschaftsbewegung einnehmen.

Der diesjährige Verbandstag nahm eine Reihe Resolutionen an, in denen die anfangs bekämpfte Politik konsequent fortgesetzt wird. In der Frage der politischen Betätigung wird es als ein Mangel empfunden, dass die Arbeiterbewegung nicht über einen politischen Apparat verfügt, durch welchen sie sich selbst vollkommen ausdrücken kann. Der Verbandstag wünscht eine "wirkliche politische Offensive durch die Errichtung einer Amerikanischen Arbeiterpartei nach dem glänzenden Vorbild der Englischen Arbeiterpartei." Der Vorstand wurde beauftragt, mit den anderen Eisenbahnergewerkschaften in Verbindung zu treten, um ein politisches Programm auszuarbeiten und dies dem Amerikanischen Gewerkschaftsbund vorzulegen.

Der Vorstand wurde ferner beauftragt, den anderen Eisenbahnergewerkschaften mitzuteilen, dass der Angestelltenverband es lebhaft bedauert, dass es an "jeglicher Verbündung oder Zusammenfassung der verschiedenen Berufsorganisationen zu einem geschlossenen Ganzen" fehlt.

Schliesslich erklärte der Verbandstag, dass auf die Eisenbahnen "niemals Verlass ist, dass sie unter dem jetzigen System des privaten Besitzes und der privaten Betriebsführung ihre sozialen Verpflichtungen erfüllen werden. Den grossen Bedürfnissen kann nur durch das Volk selber entsprochen werden, indem es Besitz- und Betriebsrecht vermittels seiner verfassungsmässigen Regierungsorgane ausübt."

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Streik der Kraftdroschkenführer von Pittsburg. (ITF) Im Juni traten laut der amerikanischen Gewerkschaftszeitung Labor die Kraftdroschkenführer bei der Parmelee Transportation Company in den Streik, weil sich die Unternehmung nicht an die letztes Jahr getroffene Vereinbarung hielt, 700 Mann waren in den Kampf verwickelt. Die Gesellschaft versuchte wieder, Streikbrecher einzustellen; es kam dabei zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen diesen und den Streikposten. Verschiedene Streikbrecher wurden verwundet; ferner sind Dutzende von Streikposten inhaftiert worden. Der Verband forderte die Wiedereinstellung von 100 Wagenführern, die wegen des vorjährigen Streiks gemassregelt wurden, ferner; einen täglichen Mindestlohnsatz von \$4.--, die 6-Tage-Woche und einen 10stündigen Arbeitstag.

Ueber das Resultat der Bewegung ist uns nichts bekannt.

Erforschung der Kraftwagenunfälle. (ITF) In der deutschen "Psychotechnischen Zeitschrift" werden bemerkenswerte Vorschläge zur Bekämpfung und Verminderung der Verkehrsunfälle gemacht. Neben der genauen statistischen Erfassung wird vor allem auch eine eingehende Erforschung nach der psychologischen Seite gefordert. Der Verfasser des betreffenden Artikels regt eine Ergänzung der Unfallstatistik durch die Ermittlung der relativen Beteiligung der Führerscheinlosen an den Unfällen an. Eine Ergänzung bedürfe weiter auch die Statistik der Ursachen beim Fahrer. Nicht nur reine Leistungsvorgänge (z.B. zu schnelles Fahren, zu schnelles Vorbeifahren) dürfen berücksichtigt, sondern auch das mangelhafte Verhalten des Fahrers im Augenblick der Gefahr, soweit es auf individuelle Besonderheiten

psychischer Funktionen zurückzuführen ist (z. B. Affekte, Uebermüdung, Reaktion auf Schallreize, auf Lichteffekte u. dgl.) muss erfasst werden. Bei jedem Verkehrsunfall sei überhaupt, namentlich soweit er die Gerichte beschäftigt, eine viel genauere psychologische und medizinisch-psychologische Analyse erforderlich. Eine Statistik der Altersklassen, sowohl der an den Unfällen beteiligten Strassenbenutzer wie der Fahrer sei dringend notwendig und für die Haftpflichtgesellschaften von grossem praktischen Wert. In der Statistik zu erfassen sei schliesslich die Tatsache, dass es unter den Kraftfahrern sowohl wie unter den Wegebenutzern sogenannte "Unfäller" gibt, d. h. Menschen, die durch eine noch nicht hinreichend erforschte Unfalldisposition besonders zu Verkehrsunfällen neigen.

Ferner wird in dem Artikel gefordert, dass nur vor dem Ueberholen, nicht während desselben gehupt wird, da der überholte Lenker durch gleichzeitig einwirkenden Schallreiz die Tendenz hat, in die Fahrbahn hinein abzuweichen.

Hafen-Sicherheitswoche. (ITF) In den Vereinigten Staaten ist es allmählich zur Gewohnheit geworden, von Zeit zu Zeit für gewisse Industrien sogenannte Sicherheitswochen zu veranstalten. Wir haben in Erfahrung gebracht (durch das I.A.A.), dass auch die Häfen dabei mitmachen. Eine Sicherheitswoche für die Häfen von San Franzisko, Columbia River und Los Angeles ist im Dezember v. J. — der Monat, wo die Unfälle am häufigsten sind — gehalten worden. An der Aufklärungskampagne beteiligten sich sämtliche Hafenbetriebsunternehmer. An die Vorarbeiter wurden Rundschreiben verteilt, Sicherheitsplakate wurden an den Arbeitsplätzen ausgehängt und die Inspektoren vom Sicherheitsdienst waren Tag und Nacht tätig. Der Werbefeldzug hatte einen solchen Erfolg, dass man ihn auf die Dauer des ganzen Monats verlängerte. Wie verlautet, ist bei vielen Firmen im Dezember kein einziger Unfall vorgekommen und die Gesamtzahl der Unfälle war viel geringer als sonst.

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE.

Die Lohnbewegung in der Elbeschiffahrt beendet. (ITF) Die Unternehmer in der Elbeschiffahrt haben die Lohnvereinbarung gekündigt und eine Lohnherabsetzung um 36% gefordert; der darauf gefällte Schiedsspruch hat eine Herabsetzung um 10% vorgesehen. Der Schiedsspruch wurde jedoch von den Unternehmern abgelehnt. In weiteren Verhandlungen haben die Unternehmer zwar nicht mehr eine 36%-ige aber eine mehr als 10%-ige Herabsetzung verlangt. Da die Arbeitnehmer diese Forderung ablehnten, spitzte sich die Lage derart zu, dass ein Streik unmittelbar bevorzustehen schien. Am 13. Juli kam es jedoch zu einer Verständigung, wonach die Wochenlöhne wie folgt festgesetzt wurden:

Kahnschiffsführer und 1. Dampfersteuerleute	49,70 RM
2. Dampfersteuerleute	45,80 RM
Deckleute	41,80 RM
Schiffsjungen im 1. Jahr	13,95 RM
Schiffsjungen im 2. Jahr	20,90 RM
Schiffsjungen im 3. Jahr	27,90 RM

Dieses Verhandlungsergebnis wurde den Arbeitnehmern zur Entscheidung vorgelegt; diese haben es unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Wirtschaftslage mit grosser Mehrheit angenommen, jedoch mit der Bemerkung, dass die Herabsetzung die äusserste Grenze erreicht hat und dass es Aufgabe der Gewerkschaft sein muss, zur gegebenen Zeit die Scharte wieder auszuweiten. Die neuen Löhne gelten vom 1. Juli 1931 bis 30. März 1932.

Trotz Depression ansehnliche Gewinne der deutschen Rheinreeder. (ITF) Die deutschen Rheinreeder gehören bekanntlich zu denjenigen Unternehmern, die die herrschende Depression am häufigsten dazu benützen, um die Löhne der Arbeiter zu drücken und die Arbeitsbedingungen zu verschlechtern. Erst vor kurzem haben sie die Löhne

zweimal nacheinander herabgesetzt und versucht -- leider in manchen Fällen mit Erfolg -- deutsche Rheinschiffe unter ausländische Flagge zu bringen. Trotz ihrer Behauptungen, dass die "hohen" Löhne und die sozialen Lasten die Prosperität der Betriebe in Gefahr bringen, haben sich ihre Gewinne und Dividenden im Verhältnis zum vorigen Jahre kaum verändert. So hat die Rheinschiffahrt A.G. laut ihres Jahresberichtes nach einer Abschreibung von 200 000 RM (250 000 im Vorjahre) einen Reingewinn von 250 000 (340 000) RM erzielt und eine Dividende von 5 (6%) verteilt. Die Badische A.G. erzielte einen Reingewinn von ebenfalls 250 000 (340 000) RM, die Abschreibungen betragen 260 000 (250 000) RM, die Dividenden 5 (6)%. Aehnlich auch andere Unternehmungen.

Jahresversammlung des Indischen Quartiermeisterverbandes. (ITF)

Am 29. Juni hielt der Indische Quartiermeisterverband seine Jahresversammlung in Bombay ab. Nach eingehender Diskussion wurden die Geschäfts- und Kassenberichte genehmigt. Zum Vorsitzenden wählte die Versammlung Koll. Daud, Mitglied des Generalrats der I.T.F. Ferner wurde die nachfolgende Entschliessung angenommen:

- a. die Jahresversammlung fordert die Regierung auf, möglichst bald die Empfehlung über die Vermittlungsstellen für Seeleute zu ratifizieren und in sämtlichen Häfen Indiens ratgebende Ausschüsse einzusetzen;
- b. für Seeleute eine Arbeitslosenversicherung einzuführen nach europäischem Muster. Ferner sollen die Regierung und die Schifffahrtsbehörden möglichst bald Massnahmen treffen, um die Arbeitslosigkeit unter den Seeleuten zu vermindern;
- c. den 8-Studentag, bzw. die 44-Stundenwoche als regelmässige Arbeitszeit für die indischen Quartiermeister an Bord von allen Schiffen sowie im Hafen einzuführen;
- d. Bezahlung von Ueberarbeit für indische Quartiermeister einzuführen;
- e. die Reedereien zu verpflichten, Ruderhäuser auf allen Schiffen anzubringen;
- f. besondere Hütten für Quartiermeister an Bord von Schiffen einzurichten.

Blokkade von nach England fahrenden Schiffen des Schwedischen Lloyd

(ITF) Der Verband der seefahrenden Frauen hat die Passagierdampfer "Britannia" und "Suecia" des Schwedischen Lloyd für weibliche Arbeitskräfte blockiert, weil die Reederei sich geweigert hat, mit der genannten Organisation eine Vereinbarung zu treffen. Ein offener Konflikt tritt nach Beendigung der gesetzlichen Kündigungsfrist ein. Diese läuft für die "Britannia" am 1. August und für die "Suecia" am 4. August ab.