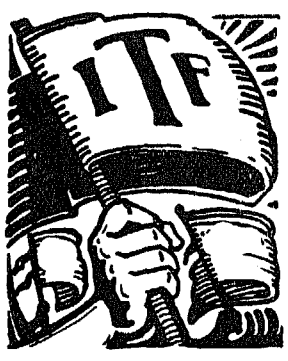


PRESSEBERICHT



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. 17

Amsterdam, den 21 August 1931.

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

EISENBAHNER

Vor weiteren Gehaltskürzungen bei der Reichsbahn ? (ITF) Unter dem Schlagwort Nationale Selbsthilfe bereiten die deutschen Wirtschaftsführer einen neuen Anschlag auf die Beamtengehälter, also auch die der Eisenbahnbeamten, vor. Eine Kampagne der bürgerlichen Presse hat bereits eingesetzt, und der offene Angriff wird nicht lange auf sich warten lassen. Der Finanzminister hat zwar mitgeteilt, dass er an eine weitere Herabsetzung der Beamtengehälter nicht denkt, aber die Staatsbeamten haben nach den bisher gewonnenen Erfahrungen nicht den geringsten Grund, den Worten des Ministers Vertrauen zu schenken, und die Eisenbahnbeamten bereiten sich - wie das Organ des uns angeschlossenen Einheitsverbandes mitteilt - auf den Kampf vor.

Die tschechoslowakischen Eisenbahnwerkstättenarbeiter verlangen die 40-Stundenwoche. (ITF) Ein gemeinsamer Ausschuss der der I. T. F. angeschlossenen "Únie" und des Verbandes der Eisenbahner hat beim Eisenbahnministerium einen begründeten Antrag auf die Einführung der 40-Stundenwoche im Werkstättendienst ohne Kürzung der Löhne beantragt. Den unmittelbaren Anlass zu diesem Schritte gab die Einbringung eines Gesetzentwurfes der tschechischen und der deutschen sozialdemokratischen Partei im tschechoslowakischen Parlament über die allgemeine Einführung der 40-Stundenwoche ohne Lohnkürzung.

Ruhetage für die Eisenbahner in Japan. (ITF) Die Verwaltung der japanischen Staatsbahnen hat beschlossen, dem Lokomotivpersonal drei und den Schaffnern zwei bezahlte freie Tage monatlich zu gewähren. Bisher hatten diese beiden Kategorien unoffiziell einen oder zwei freie Tage im Monat. Der Beschluss wurde gefasst im Zusammenhang mit vielen in letzter Zeit bei den japanischen Eisenbahnen eingeführten technischen Neuerungen, wodurch menschliche Arbeit erspart wurde. Überdies haben schon früher die Bediensteten von elektrischen Bahnen offiziell drei bis vier freie Tage erhalten. Die Einführung von regelmässigen freien Tagen kommt ungefähr 12000 Zugbediensteten und 15 000 Lokomotivbediensteten zugute.

Haben die Eisenbahner in den Vereinigten Staaten eine Lohnkürzung zu erwarten? (ITF) Wie bekannt haben die Eisenbahngesellschaften in den Vereinigten Staaten vor kurzem bei der Interstate Commerce Commission eine Heraufsetzung der Gütertarife um 15% beantragt. Die gewiss nicht unbegründete Befürchtung, dass die Gütertarifsätze und die Löhne des Personals miteinander in Zusammenhang gebracht werden könnten -- in gewissen Kreisen wurden bereits Stimmen laut dahin, statt einer Tarifierhöhung eine Lohnerabsetzung vorzunehmen -- hat die 21 grossen Personalorganisationen, welche die Railway Labor Executives' Association (Vereinigung von

Vorständen der Eisenbahnergewerkschaften) bilden, veranlasst, ihren Standpunkt zu eventuellen Lohnkürzungen bekanntzugeben.

In ihrer hierzu veröffentlichten Erklärung weisen sie zunächst darauf hin, dass die Interstate Commerce Commission für die Behandlung von Lohnfragen nicht zuständig ist. Da sich aber Beschlüsse der I.C.C. auch auf Lohnfragen auswirken können, erklären sie von vornherein, dass sie wie ein Mann und mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln sich gegen Lohnkürzungen wahren werden. In ihrer Begründung gegen eine Lohnbeschneidung führen sie u. a. die eingetretene Verminderung der Arbeitskosten bei einer gesteigerten Leistungsfähigkeit des Personals an. Es heisst in der Erklärung ferner: "Von 1923 bis 1929 hatten die Eisenbahnen eine Einnahmesteigerung zu verzeichnen, die pro Bediensteten über 400 Dollars ausmacht; dem gegenüber steht eine Erhöhung der Betriebskosten von nicht ganz 100 Dollars, sodass also den Besitzern ein Reingewinn von 300 Dollars an jedem Bediensteten verbleibt. Damit haben die Besitzer etwa 500 000 000 Dollars jährlich mehr Profit aus den Angestellten herausgezogen, eine Summe, die eine Verzinsung weiterer Anlagen in Höhe von 8 333 000 000 Dollars zu einem Satze von 6 % gestattet. Dagegen wissen die Eisenbahnen nur von Neuanlagen im Werte von 4 093 000 000 Dollars im selben Zeitabschnitt zu berichten. Es ist also der Beweis erbracht, dass die Gesellschaften durch eine Leistungssteigerung des Personals im Jahre 1929 ausser den normalen Betriebsergebnissen der Neuanlagen einen Zusatzprofit von über 250 000 000 Dollars eingestrichen haben."

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND

Erfolgreicher Abwehrkampf der Kranführer und Hafendarbeiter in Duisburg-Ruhrort. (ITF) Vor einiger Zeit kündigte der Hafenbetriebsverein von Duisburg-Ruhrort den für die Kranführer und Hafendarbeiter geltenden Rahmentarifvertrag. Den ständigen Arbeitern wollten sie die Wochenfeiertage, die den Kranführern voll bezahlt und den Hafendarbeitern mit 60 Prozent vergütet werden, nicht mehr vergüten. Ferner sollte die Entschädigung für Feierschichten, die infolge Arbeitsmangel eingelegt und mit 60 Prozent des Lohnes vergütet werden, in Wegfall kommen. Auch wurde die Abschaffung der Bestimmung über die Fortzahlung des Lohnes bei Krankheit und Unfall sowie eine Verkürzung des Urlaubs auf die Hälfte vorgeschlagen. Unständigen Arbeitern, die jeden angefangenen Tag voll garantiert bekommen, sollte künftig nur ein halber Tag garantiert werden. Schliesslich sollten Überstunden durch entsprechende Freizeit abgegolten und die Arbeitszeit verlängert werden, während die Arbeitgeber für sich das Recht in Anspruch nehmen wollten, ganz nach ihrem Belieben Überstunden zu verlangen. Der uns angeschlossene deutsche Gesamtverband liess sich aber durch das schroffe Vorgehen der Unternehmer nicht beirren und reichte Gegenforderungen ein, die vor allem auf eine 40stündige Arbeitswoche ohne Lohnverlust hinausgingen. Es fanden langwierige Verhandlungen statt. Der Verband wurde in seinem Vorgehen durch die Kommunisten stark behindert, doch fast sämtliche Arbeiter hatten sich hinter ihn gestellt. Dieser Beharrlichkeit darf auch zugeschrieben werden, dass der untern 21. Juli gefällte Schiedsspruch die Pläne der Unternehmer vollständig über den Haufen geworfen hat: Die alten Tarifverträge bleiben bis zum 15. November -- zu diesem Zeitpunkt können sie erstmalig gekündigt werden -- in Kraft und späterhin kann die Kündigung wieder jeweils zum 1. eines Monats erfolgen.

Neues Lohnabkommen für die schlesischen Kleinbahner -- Deutschland. (ITF) Die Arbeitgeber hatten das Lohnabkommen für die Lohnempfänger bei den Kleinbahnen Schlesiens gekündigt und eine allgemeine Lohnsenkung um 4 Pfennig sowie eine Kürzung der Verheirateten- und Schmutzzulage verlangt. Nach langwierigen Verhandlungen wurde eine Vereinbarung getroffen, wonach die Stundenlöhne

der Gelernten, je nach den Ortsklassen, um 2 und 3 Pfennig, die der Angelernten um 2 und einen Pfennig und die der Ungelernten um einen Pfennig gekürzt werden. Das neue Lohnabkommen tritt am 1. September 1931 in Kraft.

Ein neuer Tarifvertrag für die Strassenbahner von Chicago. (ITF)
Eine Versammlung des Strassenbahnpersonals von Chicago hat am 6. Juli nach langen Verhandlungen zwischen seiner Gewerkschaft und der Direktion eine Reihe von Vorschlägen zu einem neuen Tarifvertrag angenommen. Die Direktion bestand unter Hinweis auf die schlechten Betriebsergebnisse auf gewissen Änderungen; sie äusserte sogar die Absicht, 400 Angestellte im Fahrdienst zu entlassen. Im neuen Vertrag ist eine Herabsetzung des Mindestarbeitstages -- Garantietag genannt -- auf 7 1/2 Stunden und eine Entschädigung der Überstunden mit einem Zuschlag von 50% auf den gewöhnlichen Stundenlohn nach 8 1/2 Arbeitsstunden, errechnet auf Grund der Gesamtarbeitszeit, festgelegt. Ferner ist die Arbeitswoche auf 6 Tage herabgesetzt worden, d. h. jeder unter den Vertrag fallende Bedienstete hat in 7 Tagen einen freien Tag. Die bisherigen Lohnsätze konnten beibehalten werden, u. z. \$ 0,72 pro Stunde in den ersten 3 Monaten, \$ 0,75 in den darauf folgenden 9 Monaten und \$ 0,77 nach einem Dienstjahr. Ein-Mann-Wagenführer erhalten \$ 0,80, bzw. 0,83 und 0,85. Der Vertrag gilt bis 1. Juni 1932.

Zusammenlegung der Pariser Stadt- und Vorortverkehrsunternehmen? (ITF). Da in diesem Jahre die Konzession der Société des transports en commun de la région parisienne (Pariser öffentliche Verkehrsgesellschaft) abläuft, wird die Möglichkeit eines Zusammenschlusses der Pariser Nahverkehrsmittel: Métro-Untergrundbahn, Strassenbahnen und Omnibusse erwogen. Ein diesbezüglicher Vorschlag soll dem Pariser Gemeinderat demnächst unterbreitet werden.

Der Conseil supérieur des chemins de fer (Oberster Eisenbahnrat), welcher von der Regierung beauftragt worden ist, Untersuchungen anzustellen, wie die Lage der französischen Eisenbahnen gebessert werden kann, hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Gründung einer Körperschaft empfohlen, die beauftragt werden soll, den gesamten Pariser Stadt- und Vorortverkehr zu einem wirtschaftlichen Unternehmen umzugestalten.

Lohnbüros für die Hafendarbeiter von Antwerpen. (ITF) Ein lang gehegter Wunsch der Antwerpener Hafendarbeitergewerkschaft ist jetzt in Erfüllung gegangen. Bisher war es in diesem Hafen üblich, die Löhne der Arbeiter in den Kneipen auszubezahlen. Nun sind vor einiger Zeit von den Hafenbetriebsunternehmern im ganzen Hafen Lohnbüros eröffnet worden. Mit der Einführung dieses Lohnzahlungssystems wurde ein Schritt in der Richtung getan, welche der Hafendarbeiterverband zur Regelung der Hafendarbeit im allgemeinen -- Registrierung, Anwerbung der Arbeiter etc. -- eingeschlagen hat.

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE.

Schlechte Lage der Arbeitnehmer in der internationalen Rheinschifffahrt. (ITF) Die Lage der Arbeitnehmer in der Rheinschifffahrt in allen an dieser beteiligten Ländern gestaltet sich immer ungünstiger. Die deutschen Rheinreeder haben zweimal nacheinander die Löhne um insgesamt 15 - 17% herabgesetzt; die französischen Firmen haben gleichfalls die Löhne abgebaut, u. z. um etwa 12 - 15%; in Belgien besteht überhaupt kein Kollektivvertrag und auch dort sind die Löhne zweimal gekürzt worden um insgesamt 16%. Die Unternehmer in der schweizerischen Schleppschifffahrt haben eine Herabsetzung der Löhne um 30% gefordert und nur durch einen 48-stündigen Streik ist es den Arbeitnehmern gelungen, die Herabsetzung auf 9 - 10% zu beschränken und in Holland schliesslich bemühen sich die Unternehmer eine Lohnkürzung durchzusetzen.

Die Lage des finnischen Konfliktes. (ITF) Die finnischen Reeder haben bekanntlich den für die Seeleute abgeschlossenen Vertrag gekündigt. Ein grosser Teil der Reedereien hat sich geweigert, eine neue Vereinbarung mit der Organisation zu treffen.

Sie begründen ihre Weigerung mit einem Hinweis auf die unsicheren Verhältnisse und ferner damit, dass sie die neue Organisation nicht kennen. Das ist natürlich Unsinn; es liegt in ihrer

Absicht, sich der jetzigen Tiefkonjunktur zu bedienen um den Abschluss eines Vertrages zu verhindern.

Der finnische Matrosen- und Heizerverband hält jetzt unter seinen Mitgliedern eine Urabstimmung. Ergibt sich eine 2/3 Mehrheit für die Proklamierung eines Streiks, so wird derselbe am 15. September ausbrechen.

Die Lage in Holland. (ITF) In Holland verfolgt man dieselbe Taktik wie in Norwegen, d.h. es ist den Mitgliedern gestattet, sich unter den alten Bedingungen anmustern zu lassen. Das Verhältnis zwischen den Reeder- und Seeleuteorganisationen ist aber sehr gespannt und ein offener Konflikt kann jeden Augenblick ausbrechen. Vor einigen Tagen versuchte eine Reederei, die Löhne für die Offiziere zu senken. Der Verband der Offiziere empfahl seinen Mitgliedern nicht zu mustern. Eine allgemeine Weigerung war die Folge und die Mannschaft verhielt sich in ähnlicher Weise, da sie sich solidarisch mit den Offizieren erklärte. Wegen dieses gemeinsamen Auftretens musste die Reederei nachgeben und die Anmusterung fand unter den alten Bedingungen statt.

KRAFTFAHRER.

Streik bei einem englischen Omnibusunternehmen. (ITF) Seit 8. August streikt das an die 100 Mann zählende Personal der Southern Vectis Bus Company auf der Insel Wight, weil sich die Geschäftsführung weigert, 2 angeblich wegen disziplinarischer Vergehen entlassene Bedienstete anzuhören, bzw. ihren Fall zu untersuchen. Das Personal der Gesellschaft ist, weil diese mit der Southern Railway (Südbahn) einen Konzern bildet, beim englischen Eisenbahnerverband organisiert der durch langen und bitteren Kampf das Recht zur Durchführung einer Untersuchung bei Entlassungen für die Eisenbahner des ganzen Landes errungen hat. Für ihn handelt es sich deshalb um eine Frage von grundsätzlicher Bedeutung, besonders da vermutet wird, dass die Southern Railway dahinter steckt.

Für den Haftpflichtversicherungszwang im Kraftfahrzeugverkehr. (ITF) In Frankreich befasst sich z. Zt. ein staatlicher Ausschuss für Wohlfahrtsangelegenheiten (Commission d'assurance et de prévoyance sociales) mit einem Gesetzentwurf der Regierung über die Entschädigung der Opfer von Kraftwagenunfällen (verursacht durch alle Kraftfahrzeuge, einschl. Krafträder). Durch das neue Gesetz soll ein Garantiefonds geschaffen werden, der durch einen besonderen Zuschlag zur Kraftwagensteuer, der alljährlich festgesetzt und nicht mehr als 2% der genannten Steuer betragen soll, gebildet wird. Aus dieser Kasse sollen künftig die Opfer von Kraftwagenunfällen entschädigt werden. Ein Kraftwagenführer, der wegen eines Unfalles gerichtlich verurteilt worden ist und den kein schweres Verschulden trifft, kann zur Bezahlung eines Beitrages in den Garantiefonds bis zu 2 000 Franken (bei Kraftwagen) und 250 Franken (bei Krafträdern), wenn ihn ein schweres Verschulden trifft oder im Wiederholungsfalle eines solchen bis zu 4 000 Franken (bei Kraftwagen) und 500 Franken (bei Krafträdern) herangezogen werden.

Verursacht ein Kraftwagenführer einen Unfall, wegen dessen er bestraft oder verurteilt wird, so soll ferner in seinen Führerschein ein entsprechender Vermerk eingetragen werden; 4 solcher Eintragungen sollen zur Folge haben, dass der Betreffende als dauernd unfähig zur Führung eines Kraftwagens gilt. Kraftwagenführer, deren Führerschein fünf Jahre nach seiner Ausstellung noch frei von einer solchen Eintragung ist, sollen vom Minister für öffentliche Arbeiten ein besonderes Abzeichen erhalten. Leider ist man von dem ursprünglichen Gedanken der Schaffung einer Zwangshaftpflicht für alle Kraftwagenbesitzer abgekommen -- diese wird übrigens von unserm französischen Transportarbeiterverband nach wie vor dringend gefordert; desgleichen Bestimmungen über verursachte Sachschäden.

Deutschland. -- Die Arbeitsgemeinschaft im preussischen Staatsrat hat in einer Anfrage an den preussischen Handelsminister die Notwendigkeit einer einheitlichen Regelung der Haftpflicht des öffentlichen privaten und Postkraftwagenverkehrs betont, worauf ihr mitgeteilt wurde, dass der Reichsverkehrsminister den Ländern des Reiches demnächst entsprechende Gesetzesvorschläge unterbreiten werde. Die Einführung eines Haftpflichtversicherungszwanges für Kraftfahrzeuge ist bereits im Jahre 1928 von den Ministern für Handel und Gewerbe und des Innern beim Reichsverkehrsminister beantragt worden.