



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
FERNSPRECHER 80186

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE, 18
SOWIE IN ESPERANTO

Amsterdam, den 4. September 1931
MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I. T. F.)

EISENBAHNER.

Verminderung des Personalbestandes bei den englischen Eisenbahnen. (ITF) Nach der kürzlich erschienenen Jahres-Übersicht über den Personalbestand der englischen Eisenbahngesellschaften ist im Jahre 1930/31 ein beträchtlicher Personalabbau erfolgt. Die Gesamtzahl der Bediensteten betrug im März 1930: 656 530; bis März 1931 war diese Zahl auf 615 592 zurückgegangen.

Man kann sagen, dass von diesem Abbau alle Personalgruppen betroffen wurden. Am stärksten tritt er beim Lokomotivpersonal sowie beim Werkstättenpersonal und den Handwerkern in Erscheinung. Die Zahl der Lokomotiv- und Motorwagenführer ging zurück von 36 989 auf 34 719, diejenige der Heizer und Reserve-Motorwagenführer von 34 792 auf 32 486. Das Werkstättenpersonal und die Handwerker (Aufsichtsbedienstete, ungelernte Arbeiter und Wächter ausgenommen) wurden von 110 385 Köpfen i. J. 1930 auf 95 586 i. J. 1931 abgebaut.

Amerikanisches Eisenbahnpersonal in Sowjetrußland. (ITF) Die Russen sind eifrig mit der betriebstechnischen Neugestaltung ihres Eisenbahnbetriebes beschäftigt. Sie scheinen sich dabei an amerikanische Beispiele zu halten. Unter Leitung von prominenten amerikanischen Eisenbahnsachverständigen werden umfangreiche Pläne zur Neuordnung des Werkstätdienstes und des Eisenbahnbetriebes im allgemeinen ausgearbeitet. Wie nun verlautet, soll die Sowjetregierung 10 000 geschulten amerikanischen Eisenbahnern Arbeitsgelegenheit anbieten.

Die englischen Eisenbahner wollen Nationalisierung (ITF) Die englischen Eisenbahner haben sich besonders in letzter Zeit für die Nationalisierung interessiert; dabei wird nicht nur an die Eisenbahnen gedacht, sondern an das Problem als solches. So steht auf der Tagesordnung zu dem am 5. Oktober d. J. beginnenden Kongress der Labour-Party ein Antrag des englischen Eisenbahnerverbandes (N.U.R.), worin die Regierung ersucht wird, "sich in erster Linie mit einer Gesetzgebung zur Umgestaltung der wichtigsten britischen Industrien auf der Grundlage von Staatsbesitz und -verwaltung zu befassen."

Forderungen der polnischen Eisenbahner. (ITF) In den Tagen vom 21. bis 23. August hat der Polnische Eisenbahnerverband seinen IX. Kongress in Warschau abgehalten. Den wichtigsten Verhandlungsgegenstand bildete die jetzige wirtschaftliche und gewerkschaftliche Lage der polnischen Eisenbahner. Die Sprecher kritisierten scharf die Lohnabbaupolitik sowie die gewerkschaftsfeindliche Haltung der jetzigen Regierung, und der Vorstand wurde beauftragt, die Eisenbahner gegen die Übergriffe der politischen und wirtschaftlichen Reaktion zu schützen, wenn nötig durch einen Streik.

Der Kongress hat weiter ein Forderungsprogramm aufgestellt und den Vorstand beauftragt, seine Durchsetzung anzustreben. Das Programm besteht aus 25 Punkten und beinhaltet Forderungen

wie: Gleichstellung der nichtständigen Bediensteten mit den ständigen in bezug auf Entlohnung und soziale Gesetzgebung, Zuschläge, Bezahlung des Lohnes während der Krankheit und Militärlübungen; Abschaffung aller Prämiensysteme und Remunerationen; Aufhebung der Kurzarbeit; Verbesserung der Bestimmungen betr. Freizeit und Ferien; Verbesserung betr. Ortszulagen, Überstunden-zulagen und Zuschläge für Nachtdienst; weitere Forderungen, die lokalen Charakter haben.

Das tschechoslowakische Schlaf- und Speisewagenpersonal fordert einen Disziplinarausschuss. (ITF) Das Personal im Schlafwagen- und Speisewagenbetrieb in der Tschechoslowakei hat viel unter harten und ungerechten Disziplinarstrafen zu leiden. Wegen Kleinigkeiten werden den Bediensteten Geldbussen bis zu 50 Kč (1 RM = etwa 8 Kč), was bei den niedrigen Löhnen einen erheblichen Verlust bedeutet. Die Geldstrafen betragen in diesem Jahre bis Ende August insgesamt mehr als 2200 Kč.

Bisher hat das Personal keine Möglichkeit, sich gegen diese Praktiken zu wehren, deswegen verlangt es die Einsetzung eines Disziplinarausschusses, wo nach schweizerischem Muster, je ein Vertreter des Personals und der Gesellschaft und ein unparteiischer Obmann Sitz haben soll.

Die amerikanischen Eisenbahnerverbände fordern eine gesetzlich geregelte Altersrente. (ITF) Die Railway Labour Executives Association, die amerikanische Spitzenorganisation, in der fast das gesamte organisierte Eisenbahnpersonal vertreten ist, hielt vom 27. bis 29. Juli in Washington eine Tagung ab, wo ausser einer Aktion für Arbeitszeitverkürzung, der Möglichkeit einer Arbeitslosenversicherung und der gesetzlichen Haftung bei Unfällen auch das Problem der gesetzlich geregelten Altersrente diskutiert wurde.

Die Versammlung stellte Grundsätze auf, nach denen ein Gesetz zur Regelung der Altersrente für Eisenbahner geschaffen werden müsste. Danach sollten die Eisenbahnbediensteten nicht solche Pensionen anstreben, die mehr oder weniger auf der Freigebigkeit der Unternehmer oder des Staates beruhen, ohne gesetzlicher Verpflichtung dazu. Der gesetzliche Anspruch auf eine Altersrente sollte von jedem einzelnen Bediensteten auf Grund einer Pensionsversicherung erworben werden, sodass die Pension kraft des Gesetzes gewährt wird. Alle im zwischenstaatlichen Handel verwendete Eisenbahnen sollten durch ein Bundesgesetz verpflichtet werden, für dienstuntauglich gewordene Bedienstete eine Pensionsversicherung abzuschliessen, dies nicht nur als Anerkennung für die langen Dienstjahre solcher Angestellten, sondern auch zur Förderung der Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit des Eisenbahntransportes. Die Prämien zur Pensionsversicherung sollten vom Arbeitgeber und Arbeitnehmer durch obligatorische Beiträge, die auf einer gesunden, versicherungstechnischen Grundlage festzusetzen sind, gezahlt werden, sodass sich der einzelne Bedienstete einen rechtmässigen Anspruch bei solchen Pensionskassen erwirbt, den er wie bei jeder andern Versicherungsart aufrecht erhalten oder geltend machen kann. Kein Plan zu einer solchen Versicherungsanrichtung wird gutgeheissen werden wenn er nicht folgenden Voraussetzungen entspricht: a) versicherungstechnisch einwandfrei; b) gesetzlich einwandfrei; c) gerecht in bezug auf Verteilung der Kosten und Überschüsse; d) so deutlich in seinen Anforderungen, dass jeder Bedienstete genau weiss, wofür er bezahlt und was er erhält.

Schliesslich sprach sich die Versammlung zugunsten von Sozialversicherungsgesetzen für alte Arbeiter im allgemeinen aus.

Das örtliche Ergebnis der Betriebsrätewahl. (ITF) Das örtliche Ergebnis der Betriebsrätewahlen 1931 liegt nun vor. In 936 Ortsgruppen und 5 335 Dienststellen wurden 16 948 Betriebsvertretungsmitglieder gezählt. 13 kleine Ortsgruppen haben nicht

berichtet. Die Mandate verteilen sich wie folgt.

Einb.-Verb.	GdE.	AEV.	Sönst. Unorg.	
	(Christlich)	(Hirsch-Dunkersch)		
12 125	2 956	716	857	294 Mandate
71,5	17,4	4,2	5,0	1,7 Prozent

Die Gesamtzahl der Mandate ist gegenüber dem Vorjahre um 1042 Sitze=5,7 Prozent zurückgegangen.

In der Gruppe "Sonstige" sind ausser den Mandaten, die auf andere freie Gewerkschaften und die Beamtenfachgewerkschaften entfallen sind, auch die örtlichen Mandate der RGO., der Gelben und Nazis, enthalten. Auf die RGO, entfallen 679 Mandate=4,0%. Die Gelben und Nazis konnten nicht so scharf auseinandergehalten werden. Es ist auch nicht notwendig, da diese beiden Gruppen im Grunde genommen das gleiche Ziel verfolgen. Die Gelben wie die Nazis sind Prätorianer der kapitalistischen Reaktion. Gelbe und Nazis haben zusammen 78 Mandate=0,4 Prozent erhalten.

Beim Vergleich der Entwicklung in der Verteilung der örtlichen Mandate ergibt sich die Tatsache, dass der Einheitsverband auch in den Krisenjahren nur geringe Schwankungen aufzuweisen hat. Die Entwicklung ist aus folgenden Vergleichszahlen für die Jahre 1925, 1928, 1931 zu erkennen:

Jahr	Ein.Verb.	GdE.	AEV.	RGO.	Unorg.	Prozent
1925	74,5	11,0	4,5	3,4	6,5	
1928	79,5	12,9	4,2	-	2,3	"
1931	71,5	17,3	4,2	4,0	1,7	"

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Eine Bewegung der Kraftdroschkenführer im französischen Städtchen Rennes. (ITF) Die örtliche Kraftfahrergewerkschaft von Rennes, unserer französischen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen, vermochte nach dreitägigem Streik mit den Kraftdroschkenbetriebern einen Tarifvertrag abzuschliessen, in dem für die Taxameterfahrer folgende Arbeitsbedingungen festgelegt sind: Die Arbeitszeit beträgt gewöhnlich 10 Stunden im Tag bei einem Festlohn von 15 Franken. Die Arbeitszeit für die Führer der am Bahnhof aufgestellten Wagen richtet sich nach der Ankunft und Abfahrt der Züge. Sie fallen also nicht unter die obige Arbeitszeitregelung.

- Ausser dem Festlohn ist noch zu zahlen ein Zuschlag von 5 % auf Einnahmen nach dem Kilometertarif;
- Fr. 1.-- pro Stadtfahrt mit einer Tarifeinnahme von 7 Franken;
 - " 2.-- pro Stunde bei Stadtfahrten, wenn die Tarifeinnahme 15 Franken beträgt;
 - " 2.-- pro Stadtfahrt zwischen 6,30 und 8 Uhr abends, bei einer Tarifeinnahme von 13 Franken;
 - " 4.-- pro Stadtfahrt zwischen 8 und 12 Uhr nachts, bei einer Tarifeinnahme von 19 Franken;
 - " 10.-- pro Stadtfahrt zwischen 12 Uhr nachts und 5 Uhr morgens, bei einer Tarifeinnahme von 22 Franken.

Über die effektive Arbeitszeit hinaus geleistete Mehrarbeit wird -- die auf 1 1/2 Stunden festgesetzten Mahlzeitpausen nicht mitgerechnet -- mit einem Überstundenzuschlag von Fr. 0,50 bei den ersten zwei Stunden, mit einem solchen von Fr. 1.-- bei weiteren Überstunden bis Mitternacht und mit einem Zuschlag von 3 Franken pro Stunde nach Mitternacht vergütet. Nach einer Mitteilung in "Les Transports", dem Organ der französischen Transportarbeiter, wird den Kraftdroschkenführern auch der Betriebsstoff vom Unternehmer geliefert.

Der erste Kongress für Autostrassen. (ITF) Das Internationale Büro für Autostrassen, das am 1. Juli d. J. in Genf gegründet wurde, hat zum 1. September in den Sitzungssaal des Internationalen Arbeitsamtes, den ersten Kongress für Autostrassen einberufen, an dem die bekanntesten Fachmänner der meisten europäischen Staaten teilnehmen. Aufgabe des Kongresses ist, einen Gesamtplan für ein europäisches Autostrassennetz auszuarbeiten.

Die Tagung wurde mit einer Begrüßungsrede von Arbeitsamtsdirektor Albert Thomas eröffnet. Er wies darauf hin, dass es sich hier um eine private Konferenz handle; das Internationale Arbeitsamt versuche aber mit allen Mitteln, die auf der Welt herrschende erschreckende Arbeitslosigkeit zu mildern. Das Ziel des Kongresses, der Bau von Autostrassen, entspräche seinen eigenen Plänen für grosse internationale Notstandsarbeiten.

Forderungen der kommunalen Strassenbahner Kopenhagens. (ITF) Die Gewerkschaft der Strassenbahner im Dienste der Stadt Kopenhagen verlangt für die Strassenbahnbediensteten ein Anfangsgehalt von 3 600 Kronen, ein Höchstgehalt von 4 000 Kronen im Jahr bei einer Aufbesserung von 200 Kronen alle 3 Jahre. Bei besonders schwerem Dienst oder grosser Verantwortung soll eine Sonderzulage von 200 Kronen, und bei Änderungen der Dienstordnung wie bisher eine Entschädigung von 250 Kronen gewährt werden. In einer weiteren Forderung werden gleiche Sätze für verheiratete und ledige Bedienstete gefordert sowie als Entschädigung für Überstunden ein bestimmter Prozentsatz als Zuschlag auf den Normallohn.

Zur Begründung dieser Forderungen weist die Organisation u. a. auf die stets zunehmende Verantwortlichkeit der Strassenbahnbediensteten hin, auf den Umstand, dass sie weniger Aufbruchmöglichkeiten haben als die übrigen Gemeindebediensteten und auf den grossen Unterschied, welcher zurzeit zwischen den Gehältern der Strassenbahner und denjenigen des Verkehrspersonals bei den Staatsbahnen besteht. Ein Motorwagenführer 2. Klasse z. B. bezieht ein Anfangsgehalt von ca. 4 780 Kronen -- einschliesslich aller Prämien und Zulagen --, ein Zugschaffner ein solches von ca. 4 264 Kronen, während die Strassenbahnbediensteten alles in allem ein Jahreseinkommen von nur 3 861 Kronen haben.

Abwehrkampf der Gemeindearbeiter und Strassenbahner in Deutschland (ITF) Durch Vermittlung des Bundesvorstandes des ADGB. haben in Deutschland wiederholt Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft der Transport- und Verkehrsarbeiter und der Bediensteten in öffentlichen Betrieben (Gesamtverband) und den Vertretern des Deutschen Städtetages (Arbeitgeber-Organisation) unter Leitung des Reichsarbeitsministeriums stattgefunden. Zweck der Verhandlungen war, ein Mittel zu finden, um für die Arbeitnehmer in öffentlichen Betrieben den mit der Durchführung der Notverordnung vom 5. Juni 1931 verbundenen, und besonders von den Arbeitgebern geforderten Lohnabbau zu vermeiden. Es war äusserst schwierig, zu einer Verständigung zu kommen. Nach Ablehnung der Vorschläge und Gegenvorschläge lud das Arbeitsministerium die Parteien zu weiteren Verhandlungen auf 22. August. Diese endeten mit einer Vereinbarung, die folgendes vorsieht:

- 1) Sämtliche bezirklichen und örtlichen Lohnarbeitsverträge und Lohnregelungen laufen bis zum 31. Oktober 1931;
- 2) Die Stundenlöhne werden ab 27. August 1931 um 4 Prozent gekürzt; zugleich fällt die Hausstandszulage fort. Dabei dürfen die Löhne der entsprechenden Reichsarbeiter nicht unterschritten werden;
- 3) Das Abkommen gilt unter der Voraussetzung, dass die Reichsregierung es für die betreffenden Arbeitnehmer als Durchführung des Par. 7 Abs. 4 der Notverordnung ansieht.

Beiden Parteien wurde empfohlen, bezirkswise zu prüfen, ob und in welchem Umfange durch Verkürzung der Arbeitszeit entstandene Härten ausgeglichen werden können.

Durch den Abschluss dieser Vereinbarung hat die Organisation verhindert, dass die Notverordnung in allen ihren Teilen auf die Gemeindearbeiter Anwendung findet. Bei einer vollen Durchführung der Notverordnung wären Lohnkürzungen bis zu 30 Pfennig für die Stunde erfolgt, während jetzt die Lohneinbusse im Höchstfall 7 Pfennig pro Stunde beträgt. Ferner wird durch die Vereinbarung die Möglichkeit eröffnet, entstandene Härten durch bezirkswise Verhandlungen zwecks Einführung verkürzter Arbeitszeiten auszugleichen.

Neue Forderungen der deutschen Hafenarbeitgeber auf Lohnabbau. (ITF) Die Arbeitgeber-Organisationen im Hamburger Hafen haben das bestehende Lohnabkommen zum 30. September gekündigt. Sie verlangen eine Herabsetzung des Tariflohns von M. 8. 80 auf M. 7.-- für die erste Schicht.

Erfolgreicher Streik der Amsterdamer Gepäckträger. (ITF) Nachdem sie dieserhalb einige Tage gestreikt hatten, haben die am Amsterdamer Hauptbahnhof tätigen losen Gepäckträger, die im Zentralverband der Transportarbeiter organisiert sind, ihren Lohn für Sonntagsarbeit von fl. 4,04 auf fl. 6.-- gebracht. Der frühere Ueberstundensatz von fl. 0,40 wurde auf fl. 0,60 erhöht.

Gesetz zur Regelung der Hafenarbeit in Rumänien. (ITF) Vor einigen Wochen hat das rumänische Parlament ein Gesetz betreffend die Regelung der Hafenarbeit angenommen. In diesem Gesetz ist vorgeschrieben, dass nur feste, zu diesem Zwecke registrierte Hafenarbeiter im Hafen beschäftigt werden dürfen, und zwar turnusmässig, so dass die Arbeit gleichmässig auf alle verteilt wird.

Um eine dementsprechende Regelung durchzuführen, werden in den verschiedenen Häfen Arbeitsausschüsse eingesetzt, in denen die Arbeitsaufsicht, die Hafenbehörden, die Arbeitgeber und die Arbeitnehmer Sitz haben werden. Diesen Arbeitsausschüssen werden auch Befugnisse zur Festsetzung der Löhne und Beilegung von Konflikten eingeräumt. Auf Grund des Gesetzes werden auch Uebertretungen, z. B. eine Umgehung desselben durch Unterkontrahenten, schlechte Aufführung, unbegründete Abwesenheit etc. der Arbeiter, bestraft.

SEELEUTE.

Ein neuer Vertrag für die norwegische Küstenschiffahrt. (ITF) Der am 4. August vom Schlichter vorgelegte Einigungsvorschlag ist angenommen worden. Er bedeutet eine 4% ige Verminderung der Heuern. In Fällen, wo die Bemannung selbst für ihre Beköstigung aufzukommen hat, wird ein Zuschlag im Betrage von Kr. 72.-- pro Monat gezahlt. Wenn aber die Reederei für Mittagessen und Kaffee sorgt, so beträgt der Zuschlag 32 Kronen pro Monat. Ferner wurde eine Bestimmung angenommen, wonach die Löhne nach dem Stande der Indexziffer geregelt werden sollen und zwar, wenn dieselbe im Dezember 1932 mehr als 3 Punkte im Verhältnis zum April 1931 (als sie 168 betrug) abweicht. Die Erhöhung oder Verminderung soll dem prozentuellen Unterschied zwischen den beiden Indexziffern entsprechen.

Der neue Vertrag läuft bis zum 31. März 1934 und wird danach jeweils um ein Jahr verlängert, es sei denn, dass eine Kündigung, wofür eine Frist von zwei Monaten festgesetzt ist, stattfindet. In der Grossschiffahrt ist die Lage unverändert.