



# PRESSEBERICHT

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

No. 19

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER, ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER, DÄNISCHER, NIEDERLÄNDISCHER, HOLLÄNDISCHER, POLNISCHER, UNTERINDISCHER SPRACHE, SOWIE IN ESPERANTO September 1931.

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

## EISENBAHNER

Kürzung der Löhne der zeitweiligen Arbeiter bei den polnischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Die Eisenbahnverwaltung Krakau hat die Löhne der zeitweiligen Eisenbahnarbeiter um etwa 10% gekürzt, sodass die Tagelöhne dieser Arbeiterkategorie 2,80 - 3,20 Zloty betragen (1 Zl. 5 etwa RM. 0,50). Die Kürzung ist umso empfindlicher als diese Arbeiter Kurzarbeit leisten; sie sind nur 15 Tage monatlich beschäftigt. Folglich bekommen sie im Monat wahre Hungerlöhne von 42 - 48 Zloty. Es ist zu erwarten, dass die Verwaltungen in anderen Eisenbahnzentren dem Beispiel der Krakauer Verwaltung bald folgen werden.

Ein Gehalts- und Pensionskürzungsplan der deutschen Regierung. (I.T.F.) Erst vor ganz kurzer Zeit hat die bürgerliche Presse Deutschlands für die "nationale Selbsthilfe" Propaganda gemacht und die Meinung zum Ausdruck gebracht, dass auch die Reichsbeamtenschaft Opfer bringen soll. Der Finanzminister hat sich damals den beunruhigten Beamten gegenüber geäußert, dass er an eine Gehaltskürzung nicht denke. Wie begründet die Befürchtungen der Reichsbeamten waren, beweisen die neuen Notverordnungspläne der Regierung, die einen Angriff auf das Gehaltsniveau der Reichs-, somit auch der Eisenbahnbeamten bedeutet. Am 31. August wurden die Spitzenorganisationen der Beamten vom Finanzminister zu Besprechungen über die Absichten der Reichsregierung eingeladen. Nach Darlegung der gegenwärtigen Lage teilte der Minister den Organisationen mit, die Regierung plane folgende Massnahmen:

- 1.) Herabsetzung der Pensionssätze in der Weise, dass die Pension anstatt mit 35 mit 30% des Ruhegehaltsfähigen Einkommens beginnt und mit 75 statt mit 80% endet.
2. Änderung der Besoldungsordnung in der Richtung, dass die Frist für die Aufrückung in die höhere Gehaltsgruppe von 2 auf 3 Jahren verlängert wird.

Die Verwirklichung dieser Vorschläge würde eine erhebliche Verschlechterung der Lohnbedingungen bedeuten und die Folge davon wäre u. a. dass die Höchstgehälter erst nach einer 30-jährigen Dienstzeit ausbezahlt werden würden.

Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands hat an die Generaldirektion der Reichsbahnen eine Eingabe gerichtet, worin er seine Bedenken gegen die Regierungspläne, die auch auf die Eisenbahnen Anwendung finden, äussert.

Sparmassnahmen der Eisenbahnen Niederländisch-Indiens. (I.T.F.) Nach den Meldungen der Presse beabsichtigt die Verwaltung der Niederländisch-Indischen Eisenbahnen, ab 1. Januar 1932 eingreifende Sparmassnahmen zwecks Verminderung der Betriebskosten zu treffen. U. a. sollen die Löhne und Gehälter herabgesetzt, Aufrückungen in höhere Gehaltsgruppen eingestellt, Urlaubsbestimmungen abgeändert, Prämienätze gekürzt werden, etc.

Betriebseinstellungen und Personalabbau bei den belgischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Infolge eines empfindlichen Betriebsrückganges sah sich die belgische Eisenbahnverwaltung veranlasst, umfangreiche Sparmassnahmen zu treffen. Sie hat eine eigene Kommission eingesetzt, die Erhebungen anstellen soll, inwieweit Ersparungen durch Betriebseinstellungen erzielt werden können. Auf Vorschlag der Kommission sind bisher Stationen, Eisenbahnerwerke, Eisenbahnlinien aufgelassen und Züge aus dem Fahrplan gestrichen worden, wodurch einige Tausende von Eisenbahnbediensteten ihre Posten verloren haben.

Der Eisenbahnerverband schreibt den Verkehrsrückgang der zunehmenden Konkurrenz des Kraftwagens und der Binnenschifffahrt zu, der durch eine falsche Verwaltungs- und Betriebsführung der belgischen Eisenbahnen Vorschub geleistet wird. Der Verband kritisiert scharf die Politik der Verwaltung und beabsichtigt, einen ausserordentlichen Kongress einzuberufen, der sich mit den jetzt herrschenden Zuständen beschäftigen und Abwehrmassnahmen erwägen wird.

Die indischen Eisenbahner lehnen die Abbaupolitik ab. (I.T.F.) Der Kampf der indischen Eisenbahner gegen die Abbaumassnahmen der Eisenbahnverwaltungen ist in ein neues Stadium getreten.

Am 18. Juli d. J. verlautete, dass die indische Regierung eine Untersuchungs-Kommission einsetzen werde. Dieser wurde eine dreifache Aufgabe zugewiesen. Die All-Indische Eisenbahner-Föderation nahm zu dieser Untersuchungs-Kommission sofort Stellung und teilte der Regierung in einem Briefe vom 27. Juli mit, dass die der Kommission gegebenen Richtlinien ungenügend seien, weil nicht alle in Frage stehenden Punkte behandelt werden könnten. Laut der Föderation soll es Aufgabe der Kommission sein, ihre Untersuchung auf alle durchführbaren Sparmassnahmen, wie Kürzungen auf Grund einer abgestuften Lohnskala für alle Bediensteten, die 100 und mehr Rupien verdienen, einstweilige Dienstenthebung, Leistung von Beiträgen zum Wohlfahrtsfonds, turnusmässiger Zwangsurlaub für alle Bediensteten etc., auszudehnen.

Da die Regierung in ihrer ausführlichen Antwort auf die Einwendungen der Föderation nicht auf deren Wünsche einging, hielt der Aktionsausschuss der All-Indischen Eisenbahner-Föderation am 18. und 19. August eine Sitzung ab, um die Haltung des Eisenbahnpersonals gegenüber der Untersuchungs-Kommission endgültig zu bestimmen. Nach eingehender Besprechung kam man zu dem Schlusse, dass die Bedingungen, unter denen die Kommission arbeiten sollte, unzulänglich sind und dass es daher keinen Wert hat, sich an deren Arbeiten zu beteiligen. Es wurde aber, um die öffentliche Meinung nicht auf eine falsche Spur zu lenken, beschlossen, dem Generalrat der Föderation zu empfehlen, sich wenn möglich von der Kommission selbst in massgebender Weise über ihre Zuständigkeit aufklären zu lassen. Sollte sich herausstellen, dass die wichtigsten Angelegenheiten der Arbeiter nicht genügend behandelt werden, so empfiehlt der Aktionsausschuss die sofortige Zurückziehung aus der Kommission. In diesem Falle müssten die notwendigen Massnahmen getroffen werden, um die Forderungen des Personals auf andere Weise durchzusetzen.

Selbständige Betriebsführung der Niederländisch-Indischen Staatsbahnen? (I.T.F.) Der "Niederländisch-Indische Volksraad" hat einen Antrag angenommen, in dem die Niederländisch-Indische Regierung ersucht wird, alsbald die nötigen Massnahmen zur Vorbereitung und Durchführung der Selbständigmachung der grössten Betriebe, u. z. der Staatseisenbahn- und Strassenbahnunternehmen, zu treffen. Die Antragsteller sehen in dieser Selbständigmachung ein Mittel zur Entlastung der Hauptverwaltungen, zur Verbesserung ihres Budgets und zu einer Gesundung der Betriebe.

Ergänzungswahl für den Obersten Eisenbahnrat in Spanien. (ITF) Der spanische Eisenbahnverband hatte bisher im Obersten Eisenbahnrat (Consejo Superior de Ferrocarriles) einen Sitz, auf Grund eines Erlasses vom 30. Mai d. J. wurden dem Personal aber 2 weitere Sitze in diesem Rat eingeräumt. Vor kurzem fand nun die Ergänzungswahl statt, bei der 2 Kandidaten unseres Verbandes -- insgesamt standen auf der von der Generaldirektion der Eisenbahnen aufgestellten Liste 212 Kandidaten -- gewählt wurden. Bemerkenswert ist, dass von den 43 000 abgegebenen Stimmen auf jeden der beiden Kandidaten nahezu 40 000 (39 857 und 39 741) entfielen. Das ist ein hübscher Erfolg für den Verband.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Strafverfügungen der Berliner Verkehrspolizei. (ITF) Nach Aufzeichnungen des Berliner Kraftverkehrsamtes belief sich die Zahl der in Berlin in den letzten 6 Jahren -- von Anfang 1925 bis Ende 1930 -- erlassenen Strafanzeigen und Strafverfügungen gegen Kraftfahrzeugführer auf insgesamt 249655. Die Verstöße gegen die im Interesse der Sicherheit des Strassenverkehrs erlassenen Bestimmungen und Verordnungen sind aber in den letzten Jahren bedeutend zurückgegangen trotz der starken Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs. ..

Am häufigsten sind die Strafen wegen zu schnellen und vorschriftswidrigen Fahrens. Auf diese Gattung von Vergehen entfielen allein mehr als 1/4 aller in den Jahren 1925/30 erlassenen Strafverfügungen (20,3 vH). Sehr häufig waren auch Uebertretungen der Droschenordnung (16,2 vH der gesamten Strafmandate). In zahlreichen Fällen führten auch fehlende oder nicht gestempelte Kennzeichen, schlechte und unvorschriftsmässige Beleuchtung des Wagens und ähnliche Vergehen zu Strafen. 1/5 aller Strafbefehle erfolgte wegen "sonstiger" Vergehen: Parken an verbotenen Stellen, Ueberladen von Lastkraftwagen und dergleichen.

Fahrdrahtomnibusse auch in London. (ITF) Da ein beträchtlicher Teil des Fahrzeugparkes der London United Tramways einer Erneuerung bedurfte, hat man sich entschlossen, die betreffenden Strecken in den westlichen und südwestlichen Teilen von London durch Fahrdrahtomnibusse zu bedienen. Die ersten wurden im Mai d. J. in den Verkehr gebracht; bis Ende des Sommers sollen Strecken von insgesamt 17 Meilen durch Fahrdrahtomnibusse befahren werden. Die London Underground Group, welche die Londoner Strassenbahngesellschaft verwaltet, hielt diese Umwandlung im Interesse der Wirtschaftlichkeit und einer Steigerung der Verkehrsleistungen für notwendig. x)ca. 27 km.

Ein Gesetz zur Bekämpfung der Konkurrenz zwischen Auto und Eisenbahn in Deutschland. (ITF) In Deutschland besteht die Absicht, in die Konkurrenz zwischen Auto und Eisenbahn durch eine "Neuregelung der gesetzlichen Bestimmungen über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen" einzugreifen u. z. soll das neue Gesetz in der bekannten Form der Notverordnung Gültigkeit erlangen. Das Reichsverkehrsministerium verhandelt zurzeit mit den Länderregierungen über den vorgelegten Entwurf. Soweit bekannt, geht es hauptsächlich darum, die Unternehmer von Personenkraftfahrern (Verkehr über Gemeindebezirke hinaus) und solche, die Güterfernverkehr betreiben (Verkehr über 50 Kilometer von der Mitte des Versandortes) -- und zwar ohne dass sie regelmässige Linien befahren -- konzessionspflichtig zu machen. Am wichtigsten ist die Bestimmung, dass dem Reichsverkehrsminister die Befugnis erteilt werden soll, die Beförderungspreise für den gewerblichen Güterfernverkehr mit Kraftwagen einheitlich für das ganze Reich festzusetzen. Damit wird bezweckt, die Gütertarife von Eisenbahn und Kraftfahrzeug auf gleiche Grundlage zu stellen. Im Entwurf ist ferner eine Ermächtigung der Regierung vorgesehen, "unangemessen hohe Gewinne" der Kraftverkehrsunternehmer fortzusteuern. Da die deutschen Kraftfahrer an einem Gesetze, wo es sich um Konzessionserteilung und Tariffestsetzung handelt, stark interessiert sind,

hat der uns angeschlossene Gesamtverband beim Verkehrsministerium gefordert, ebenso wie die Handelskammer und Unternehmer in allen diesen Fragen gehört zu werden.

Regelung der Hafendarbeit in Sao Paulo - Brasilien. (ITF) "Industrial and Labour Information", die bekannte Wochenschrift des Internationalen Arbeitsamtes teilt mit, dass die Bundesbehörden des Staates Sao Paulo (Brasilien) einen Erlass herausgegeben haben, in dem für die Hafendarbeiter von Santos ein gesetzlicher Schutz verankert ist.

Das Be- und Entladen von Schiffen darf von allen Hafenbetriebsunternehmen oder Schifffahrtsgesellschaften, welche sich an diese gesetzlichen Bestimmungen halten, ausgeführt werden. Anspruch auf Beschäftigung haben aber nur registrierte Hafendarbeiter, die im Besitze eines von den zuständigen Polizeibehörden ausgestellten Erlaubnisscheines zur Annahme von Arbeit sind. Die Unternehmer können sich aber unter den Hafendararbeitern die tüchtigsten herauslesen; sie sind nicht gehalten, den Mitgliedern einer gewissen Gewerkschaft den Vorzug zu geben. Die Gesamtzahl der registrierten Hafendarbeiter darf 2000 nicht übersteigen, sofern sich dies nicht als notwendig erweist.

Die zulässige Höchstarbeitszeit beträgt 8 in einem Zeitraum von 24 Stunden.

Wichtig ist, dass durch den Erlass auch die Lohnsätze festgelegt wurden. Bei Arbeit am Tage wird für die Behandlung von Kaffee 120 Reis (ca. 3 Pfennig), bei Nachtarbeit 240 Reis (ca. 6 Pfennig) pro Sack bezahlt. Für das Transportieren gewöhnlicher Güter wird ein Satz von 12 Milreis (1 Milreis = ca. 25 Pfennig) im Tag oder bei Nachtarbeit 2 500 Reis pro Stunde bezahlt. An Sonn- und Feiertagen werden diese Sätze auf 20 Milreis bzw. 3500 Reis erhöht. Bei Nachtarbeit hat der Hafendarbeiter Anspruch auf eine einstündige Ruhepause ohne Lohn, und einen Zuschlag von 2 Milreis für sein Abendessen.

Der Erlass enthält auch Bestimmungen über das Be- und Entladen von Explosivstoffen, Zeugnisse und Papiere, welche Personen, die Hafendarbeiter werden wollen, vorweisen müssen, über die von Schifffahrtsgesellschaften den Hafenbetriebsunternehmern pro geladene oder entladene Tonne Fracht zu zahlende Summe und über das Zwangsschiedsgerichtsverfahren bei Arbeitsstreitigkeiten im Hafen.

#### SEELEUTE.

Arbeitslosigkeit unter den indischen Seeleuten. (ITF) In Bombay sind augenblicklich 15 000 bis 20 000 Seeleute erwerbslos, die früher auf Fahrzeugen arbeiteten, welche nun in England und Schottland aufgelegt worden sind. Der Seemannsverband schlägt nun vor, die Arbeitslosigkeit in der Weise zu bekämpfen, dass eine Art Schichtenwechsel in der Weise eingeführt wird, dass Besatzungen, die während eines Jahres beschäftigt gewesen sind, anderen beim Verband registrierten Seeleuten, die am längsten arbeitslos gewesen sind, ihre Stellen abtreten. Auf einer vor kurzem abgehaltenen Versammlung beschlossen die Bootsleute, für die Verwirklichung dieses Beschlusses mit allen zu Gebote stehenden gesetzlichen Mitteln zu arbeiten. Ferner wurde beschlossen, sowohl die in Frage kommenden Reedereien und Schiffsoffiziere sowie die Arbeitsvermittlungsstelle von dem Beschluss in Kenntnis zu setzen.

Asiatische Seeleute auf amerikanischen Fahrzeugen. (ITF) Nach Angabe der Handelsabteilung des Schifffahrtsamtes der Vereinigten Staaten (United States Bureau of Navigation, Department of Commerce) wurden vom 1. Juli 1929 bis 30. Juni 1930 die nachfolgenden asiatischen Seeleute auf amerikanischen Schiffen angemustert, bzw. wieder angemustert: Chinesen 11 551; Philippinen 8 709; Japaner 142.

Weitere Lohnsenkung in der deutschen Binnenschifffahrt. (ITF) In der westdeutschen Kanalschifffahrt wurde am 31. August ein Schiedspruch gefällt, wonach die im November 1930 herabgesetzten Löhne für Matrosen, Heizer und Schiffsjungen mit Wirkung ab 29. August 1931 abermals um 6% gesenkt werden. Die festen Gehälter werden ab 1. September um 7% herabgesetzt. Die neue Regelung kann mit einmonatiger Frist erstmalig zum 29. Februar 1932 gekündigt werden.