



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

No. 20

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

Amsterdam, den 2. Oktober 1931.

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

EISENBÄHNER.

Der Lohnabbau bei der Reichsbahn beginnt schon. (ITF) Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft hat am 29. September den am Kollektivvertrag beteiligten Organisationen mitgeteilt, dass sie das Lohnabkommen zum 31. Oktober kündigt. Durch die Kündigung wird die Absicht verfolgt, gemäss der Notverordnung, die der Reichsbahngesellschaft das Recht verleiht, die Löhne der Eisenbahnarbeiter zu kürzen, einen 1-4%igen Lohnabbau vorzunehmen. Dass die Eisenbahner diesen neuen Anschlag nicht ohne weiteres hinnehmen werden, beweist eine Resolution, die anlässlich der vor kurzem stattgefundenen Konferenz des Einheitsverbandes in Mitteldeutschland angenommen wurde, worin gegen jeden weiteren Lohnabbau und Kürzung der Beamtgehälter Stellung genommen wird.

Aus Braunschweig wird gemeldet, dass die nationalistische Regierung Braunschweigs durch eine Notverordnung die Gehälter in der Weise kürzt, dass nur die niederen und mittleren Besoldungsgruppen davon getroffen werden, während die hohen Beamten von der Kürzung verschont bleiben. Aber nicht genug damit, dass man die Löhne und Gehälter der Eisenbahnbediensteten kürzt; die Hauptverwaltung der Reichsbahn beabsichtigt, im Zugbegleitdienst weiteres Personal abzubauen. Güterzüge bis zu 60 Achsen sollen nur noch mit einem Zugbegleitbeamten gefahren werden, und jedem Personenzug will man 30 Güterachsen ohne besonderen Zugbegleiter anhängen. Das dadurch "überflüssig" gewordene Personal soll natürlich abgebaut werden.

Die polnischen Eisenbahnen weisen einen Überschuss auf. (ITF) Nirgends hat eine Eisenbahnverwaltung so radikale Sparmassnahmen auf Kosten des Personals durchgeführt, wie in Polen. Die Folgen davon zeigen sich nicht nur in der fortschreitenden Verelendung der polnischen Eisenbahnerschaft, sondern auch in der vollen Kasse der Staatsbahnen. Im Geschäftsjahr 1930/31 haben die polnischen Staatsbahnen einen Überschuss von 191,8 Millionen Zloty (etwa 95 Mill. RM) zu verzeichnen; davon ist nach Abschreibung aller Investitionsausgaben ein Reingewinn von 30 Mill. Zl. geblieben.

In Ausführung der Beschlüsse des letzten Kongresses hat der Polnische Eisenbahnerverband eine dreigliedrige Deputation zum Verkehrsminister gesendet. Diese hat dem Minister die unerträgliche Lage der Eisenbahner, die durch den wiederholten Lohnabbau, Kurzarbeit etc. verursacht wurde, geschildert und ihm die Forderungen der Eisenbahner auf Besserung ihrer Lage vorgelegt. Der Minister hat in seiner Antwort "die schwere Lage der Eisenbahner voll gewürdigt, aber sein Bedauern darüber ausgesprochen, dass die finanzielle Situation der Staatsbahnen eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen derzeit nicht erlaubt." Wie verträgt sich diese Behauptung mit der oben angeführten Tatsache?

Verschärfung der Lage in Indien. (ITF) Der Beschluss des Aktionsausschusses der All-Indischen Eisenbahner-Föderation, an den Arbeiten der von der Regierung eingesetzten Untersuchungs-Kommission nicht teilzunehmen, da die der Kommission gegebenen Richtlinien ungenügend sind, hat eine Hetzkampagne der regierungsfreundlichen Presse gegen die Föderation ausgelöst. Dadurch hat sich die Lage

sehr verschärft, sodass es sehr leicht zu einem offenen Kampf kommen kann.

Der Generalrat der Föderation hat in seiner kürzlich abgehaltenen Sitzung den Beschluss des Aktionsausschusses betr. der Kommission gutgeheissen und festgestellt, dass der Generalstreik jetzt der einzige Weg zur Austragung des Konfliktes zu sein scheint. Der Generalrat ersucht den Aktionsausschuss eine Reise durch ganz Indien zu unternehmen, die Arbeiter von der Notwendigkeit eines Generalstreikes zu überzeugen und die nötigen Vorbereitungen zu treffen. Der Generalrat will nochmals, gemäss der Empfehlung des Aktionsausschusses, die Untersuchungskommission über ihre Kompetenzen befragen und im Falle einer befriedigenden Antwort den Streit in ihre Hände legen. Sollte jedoch die Antwort unbefriedigend sein, so wird der Aktionsausschuss beauftragt, seine Mitarbeit in der Kommission zu verweigern und die Interessen der Eisenbahner durch einen Generalstreik zu verteidigen.

Schwere Lage der Eisenbahner in Jugoslawien. (ITF) In der letzten Zeit hat die Lage der jugoslawischen Eisenbahner/ eine grosse Verschlechterung erfahren. Im April d. J. wurden die Prämien der Eisenbahnwerkstättenarbeiter durchschnittlich um 30% herabgesetzt; am 15. September hat die Verwaltung die Arbeitszeit in den Werkstätten um 2 Stunden täglich gekürzt, wodurch die Arbeiter eine Lohneinbusse von einem Wochenlohn im Monat erleiden müssen. Ihr Lohn beträgt jetzt 400 - 850 Dinar monatlich (100 Din. = etwa RM 7,5), während sie früher 600 - 1600 Din. verdienten. Das genügt nicht einmal für das Allernotwendigste.

Da der Staatshaushalt ein Defizit aufweist, beabsichtigt die Regierung durch verschiedene Streichungen im Budget bis 1. April 1932 Einsparungen von 740 Millionen Dinar zu erzielen. Zu diesem Zwecke hat die Regierung beschlossen, die Teuerungszulagen und Pensionen der Eisenbahnbediensteten ab 1. Oktober 1931 herabzusetzen. Die Teuerungszulagen der Unterbeamten werden um 75, der Beamten um 75 - 250 und der höheren Beamten um 300 - 500 Dinar monatlich gekürzt; die Pensionisten, die nach dem 1. Juli pensioniert wurden, erleiden eine Einbusse ihrer Bezüge um 5%.

In den Eisenbahnerkreisen befürchtet man aber weitere Herabsetzungen und rechnet mit einer zeitweiligen Beurlaubung von Streckenarbeitern ohne Fortzahlung der Löhne. Die jugoslawischen Eisenbahner haben jetzt schlimme Zeiten durchzumachen.

Die ungarischen Eisenbahner haben kein Versammlungsrecht. (ITF) Die Eisenbahner Horthy-Ungarns haben nicht einmal das primitivste Koalitionsrecht. Sie dürfen keine Gewerkschaft gründen, keine Zeitung herausgeben, ja nicht einmal Versammlungen abhalten. Nach vielen Jahren wollten die Budapestener Eisenbahner wieder einmal eine öffentliche Versammlung einberufen, um die wirtschaftliche Lage der Eisenbahner zu besprechen. Sie meldeten die Versammlung am 17. September ordnungsgemäss an, erhielten aber von der zuständigen Stelle den Bescheid, dass ihnen die Bewilligung zur Abhaltung der Versammlung nicht gegeben wird, unter Berufung auf ein Gesetz vom Jahre 1914, wonach die Eisenbahner, wenn sie sich in einer öffentlichen Versammlung mit Angelegenheiten aus dem Dienstverhältnis beschäftigen wollen, dazu erst eine Bewilligung von der Obrigkeit einholen müssen.

Hierzu ist zu bemerken, dass die regierungsfreundliche christliche "Gewerkschaft" der Eisenbahner nach Belieben Versammlungen abhalten kann, ohne dabei im geringsten gehindert zu werden.

Rationalisierung bei den amerikanischen Eisenbahnen (ITF) Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen's Magazine, das Blatt des amerikanischen Lokomotivführer- und -heizer-Verbandes, bringt in der September-Nummer eine klare Übersicht über die steigenden Betriebsergebnisse der amerikanischen Eisenbahnen in den Jahren

1920 bis 1929 und stellt dem die Personalpolitik der Eisenbahngesellschaften gegenüber.

Die Angaben beziehen sich auf die Eisenbahnen I. Klasse (Eisenbahnen mit Betriebseinnahmen von über 1 Million Dollar jährlich). Danach sind folgende Ergebnisse zu verzeichnen:

- a) eine Zunahme der zurückgelegten Meilenstrecken von ca. 5%;
- b) Rückgang des Lokomotivbestandes (alle Typen) um 11%;
- c) im Jahre 1929 wies eine schwere Güterzug-Dampflokomotive unter Zugrundelegung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit ein um 64% grösseres Leistungsvermögen auf als eine ähnliche Lokomotive i. J. 1920;
- d) die gesamte Zugkraft aller Dampflokomotiven stieg in den Jahren 1920 bis 1929 um 17%;
- e) im Dampflokomotivdienst stieg die durchschnittliche Tonnenmeilenzahl um insgesamt 65%;
- f) im Dampflokomotivdienst stieg die durchschnittliche Zugkraft um 21%;
- g) die Zahl der pro Minute geladener Wagen stieg um 16%;
- h) die Zahl der Tonnen Güter (Dampflokomotiven) stieg pro Zug um 13%;
- i) der Gesamtkohlenverbrauch für die Feuerung ging um jährlich 10% zurück;
- j) die Betriebskosten weisen einen Rückgang von jährlich 22,7% auf.

Die Zahl der Bediensteten wurde aber im gleichen Zeitraum um 18% reduziert.

Lohnherabsetzung für das Eisenbahnpersonal Rhodesiens. (ITF) Die Eisenbahnverwaltung hat unter Hinweis auf die allgemeine schlechte Wirtschaftslage und den Rückgang der Betriebseinnahmen bei der Eisenbahn angekündigt, dass sie bei den massgebenden Stellen als einstweilige Massnahme einen provisorischen Abbau des Grundlohnes aller Bediensteten, die nicht kurzarbeiten, mit Wirkung ab 1. Oktober d. J. vorschlagen werde. Bestimmte Zahlen sind noch nicht bekannt, die Personalgewerkschaft (die Rhodesia Railway Workers' Union) steht aber auf dem Standpunkt, dass wenn Opfer gebracht werden müssen, sie gleichmässig auf die Arbeiter und die Aktionäre der Eisenbahngesellschaften zu verteilen sind.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Lohnbewegungen für Kraftfahrer in Spanien. (ITF) Transporte, das Verbandsblatt der spanischen Transportarbeiter-Organisation, berichtet über eine Reihe von Vertragsabschlüssen für die Kraftfahrer und sonstige Gruppen, für die sie zuständig ist. Die Verhandlungen werden von paritätisch: von Arbeitgeber- und Arbeitnehmer- (Gewerkschafts-) Vertretern zusammengesetzten Ausschüssen geführt.

Im allgemeinen wird ein Achtstundentag festgehalten. So dauert z. B. die normale Arbeitszeit der Kraftfahrer bei einer grossen Güterbestellfirma im Frachtdienst von vorm. 8 - 12 und von nachm. 2 bis 6 Uhr, im Eilgutdienst, je nach den Erfordernissen desselben, von morgens 7 bis abends 7 Uhr, stets mit einer zweistündigen Essenspause. Mass nach 7 Uhr noch Arbeit verrichtet werden, so wird dafür ein Zuschlag von 50% auf den Normallohn gewährt, u. z. wird jede angefangene halbe Stunde als volle halbe Stunde gerechnet. Die Akkordarbeit ist abgeschafft worden. Die Arbeiter im Eilgutdienst erhalten 8 Peseten im Tag, diejenigen im Frachtgutdienst 70 Peseten in der Woche. Über den durch Gesetz vorgesehenen wöchentlichen Ruhetag verständigen sich Arbeiter und Arbeitgeber; dabei ist auf die vorliegende Arbeit Rücksicht zu nehmen.

Nach dem neuen Tarifvertrag für die Kraftdroschkenführer in Bilbao dauert die Dienstzeit 10 Stunden mit zweistündiger Unterbrechung zur Einnahme der Mahlzeit. Auch sie erhalten den gesetzlichen Ruhetag. Der wöchentlich zahlbare Mindestlohn beträgt 40 Peseten; bei einer Wocheneinnahme von über 120 Peseten erhält der

Führer einen Zuschlag von 2 Peseten. Ist der Wagen in Reparatur und wird dem Führer kein Ersatzwagen gegeben, so erhält er 8,50 Peseten im Tag; dagegen ist der Führer verpflichtet, ihm während des achtstündigen Arbeitstages aufgetragene sonstige Arbeiten zu verrichten. Bei täglicher Abrechnung hat diese innerhalb der genannten 10 Dienststunden zu erledigen.

Gesetzlicher Haftpflichtversicherungszwang in Holland gefordert.

(ITF) Der Niederländische Touristenverein (A.N.W.B., Toeristenbond voor Nederland) hat in einer Eingabe an den Verkehrsminister einen gesetzlichen Haftpflichtversicherungszwang gefordert. In der Begründung wird ausgeführt, dass Träger der Versicherung bereits bestehende oder noch zu errichtende Gesellschaften sein könnten, die evtl. dem Staat gegenüber eine gewisse Garantie für die richtige Erledigung der Schadenersatzfälle zu leisten hätten. U. a. soll in das Gesetz auch die Bestimmung aufgenommen werden, dass ein Versicherter in einem Schadenersatzfalle gehalten ist, sich direkt mit der Partei, die einen Schadenersatzanspruch hat, in Verbindung zu setzen. Zu diesem Zwecke sei es nötig, jeden Führer eines Kraftfahrzeuges zu verpflichten, stets einen Ausweis über eine bei einer staatlich anerkannten Gesellschaft abgeschlossene Haftpflichtversicherung bei sich zu tragen. Zur Hebung der Verkehrssicherheit im allgemeinen wird es für wünschenswert erachtet, in der Form dem Versicherten ein Risiko aufzuerlegen, dass er in jedem Schadenersatzfalle zur Bezahlung einer gewissen Summe herangezogen wird. Fahrzeugführern, die eine Gefahr für die übrigen Wegebenutzer bedeuten und für welche die Gesellschaften das Risiko der Versicherung nicht übernehmen wollen, müsse der Führerschein überhaupt entzogen werden. Obwohl z. B. in der Schweiz stets nachhaltiger verlangt wird, den Versicherungszwang auch auf Ausländer auszuweiten, hält es der Verein im Interesse einer weiteren günstigen Entwicklung des Touristenverkehrs in Holland nicht für wünschenswert, zu einer solchen Massnahme zu schreiten. Schliesslich wird die Einsetzung einer Kommission verlangt, in der ausser den Verkehrsorganisationen auch die Versicherungsgesellschaften vertreten sein sollen.

Über die jüngsten Schritte und Massnahmen zur Einführung des gesetzlichen Haftpflichtversicherungszwanges in Frankreich, Deutschland und England haben wir in früheren Nummern des Presseberichtes bereits geschrieben.

Ein Schritt zur Abschaffung der Eimannwagen bei der Amsterdamer Strassenbahn. (ITF) Mit Rücksicht auf die schlechten Betriebsergebnisse der kommunalen Strassenbahn hat der Amsterdamer Gemeinderat -- ausser einer Heraufsetzung des Fahrpreises von 10 auf 11 Cents -- beschlossen, eine Neuordnung des Strassenbahnverkehrs durchzuführen. Zu den Sparrmassnahmen gehört u. a. die Einstellung gewisser, wenig benutzter Linien sowie die Ausserbetriebsetzung von Eimannwagen, soweit sie die Strecken anderer Linien mit Zwei-Mann-Bedienung befahren.

Die Krise im Hafengewerbe. (ITF) Welche Auswirkungen die heutige Wirtschaftskrise auf die Hafenbetriebe hat, geht aus einer Übersicht hervor, welche der Verkehrsbund, das Blatt unserer deutschen Hafentarbeiter-Organisation (im Gesamtverband) über den Rückgang des Güterverkehrs in den grossen kontinentalen Nordseehäfen veröffentlicht. Danach ist der Gesamtgüterverkehr in den Nordseehäfen Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen in den ersten 7 Monaten 1931 gegen die selbe Zeit im Vorjahr von 55,6 Mill. auf 48,6 Mill. Tonnen zurückgegangen, d. h. um etwa 12,5 %. Am stärksten ist Bremen getroffen, während Amsterdam sich am besten behaupten konnte. Für die einzelnen Häfen ergeben sich prozentisch folgende Rückgänge: Hamburg 9,7%, Bremen 20,4%, Amsterdam 4,7%, Rotterdam 16,5%, Antwerpen 9,3%. Der Verkehrsrückgang von insgesamt 7 Mill. Tonnen bedeutet, dass in den ersten sieben Monaten ein Güterverkehr in der Grosse der Häfen Bremen und Amsterdam zusammen ausgefallen ist.

Besonders stark rückgängig war der ausgehende Verkehr. Er ging in den fünf Häfen um 286.000 Tonnen oder 9,1% zurück, während der einkommende Verkehr um 248.000 Tonnen, gleich 5,5% wuchs.

SEELEUTE

Beilegung des Konfliktes in der norwegischen Grossschifffahrt. (ITF) Am 28. September hat die Organisation der Seeleute und der Reeder den neuen Vermittlungsvorschlag des Schlichters, welcher eine Heuerverminderung von 4% bedeutet, gutgeheissen. Bekanntlich haben die Reeder ursprünglich eine 15%ige Herabsetzung der Heuern gefordert. Der Konflikt dauerte bereits 7 Monate und trotz der Heuerkürzung kann das Ergebnis als gut betrachtet werden. Es ist während der abgelaufenen 7 Monate nur selten vorgekommen, dass Fahrzeuge unter den bis jetzt geltenden Heuern eine Bemannung erhielten. Sobald wir in den Besitz der neuen Vereinbarung gelangen, werden wir Näheres über den Ausgang des Konfliktes berichten.

Die Forderungen der deutschen Reeder. (ITF) Wie schon früher berichtet haben die deutschen Reeder sowohl den Mantelvertrag wie den Heuervertrag für die deutsche Seeschifffahrt gekündigt. Sie haben nun ihre Forderungen vorgelegt. Was die Löhne betrifft, so fordern sie eine Verminderung um ca. 25% für die niederen Grade und eine solche bis zu 40% für die Offiziere. Ferner wollen sie das Dreiwachensystem mit Ausnahme der transatlantischen Fahrt überall abschaffen und die Arbeitszeit im Hafen auf 10 Stunden pro Tag verlängern. Die Verhandlungen haben am 23. September d. J. in Hamburg angefangen.

Heuerverminderung für die lettischen Seeleute. (ITF) Im Mai d. J. führten die lettischen Reeder eine Heuerverminderung von 10-15% durch und am 1. September eine weitere von 10-15%. Auf Grund der umfangreichen Arbeitslosigkeit ist es der Organisation nicht gelungen, Abwehrmassnahmen zu treffen.

Senkung der Gehälter der englischen Maschinisten. (ITF) Vor kurzem sind die neuen Gehälter in Kraft getreten. Sie sind ungefähr 3 Pfund pro Monat niedriger als die alten. Die Reeder haben ein doppelt so hohe Verminderung gefordert. Der fünfte Maschinist bekommt nun £ 10.10.- pro Monat; das Anfangsgehalt des ersten Maschinisten schwankt zwischen £ 21.-- auf Fahrzeugen von 1001 bis 3000 Tonnen und £ 42.-- auf Fahrzeugen von 12001 und mehr.