



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. 23

Amsterdam, den 14. November
1931

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

EISENBAHNER

Der Lohnkonflikt bei der deutschen Reichsbahn. (ITF) Der Waffenstillstand in dem Konflikt zwischen der Deutschen Reichsbahngesellschaft und den Eisenbahnern, der durch den Schiedsspruch vom 27. Oktober angeordnet wurde, war nicht von langer Dauer. Am 10. November fanden neue Verhandlungen zwischen den Vertretern der Gesellschaft und der Organisationen statt; da jedoch die Reichsbahnverwaltung an ihren Forderungen festhielt, ist zu keiner Einigung gekommen. Am 11. November wurde das Schlichtungsverfahren eingeleitet.

Dieses hatte folgenden Schiedsspruch zum Ergebnis: Mit der Wirkung ab 8. November werden die Stundengrundlöhne um $4\frac{1}{2}\%$ gekürzt (dieser Prozentsatz entspricht dem, der in der Notverordnung vom 5. Juni für die Reichsarbeiter angekündigt wurde). Diese Regelung ist erstmalig zum 31. März kündbar.

Es ist anzunehmen, dass dieser Schiedsspruch auf einen heftigen Widerstand seitens des betroffenen Personals stossen wird. Die Gewerkschaften haben beschlossen, den Schiedsspruch abzulehnen.

Ein neuer Angriff auf die Arbeitsbedingungen der österreichischen Eisenbahner bevorstehend. (ITF) Vor einigen Wochen musste sich das österreichische Eisenbahnpersonal auf Grund des neuen Sanierungsgesetzes eine 4 - 6 %ige Herabsetzung der Löhne und Gehälter gefallen lassen. Das scheint den Herren von der Bundesbahnverwaltung nicht genug zu sein und sie versuchen nun ein eigenes Sparprogramm, das sog. "Sofortprogramm" durchzusetzen. Sie haben ausgerechnet, dass das Jahr 1932 den Bundesbahnen ein Defizit von 103 Millionen Schilling bringen wird. Dieses Defizit soll eingebracht werden durch Abstreichungen von einigen Millionen für technische Neuerungen, durch Massnahmen gegen die Konkurrenz des Autobus, der Restbetrag von 30 Millionen soll jedoch auf Kosten des Personals eingespart werden. In Betracht käme hier die Herabsetzung der Sonderzuwendungen und Nebenbezüge sowie Neuregelung der Ferien, Fahrtbegünstigungen etc. Auf eine gründliche Verwaltungsreform, wie sie der Eisenbahnerverband als Mittel zur Erzielung von Ersparungen vorschlägt, geht man aber nicht ein.

Lohnabbau in Indien. (ITF) Die indische Regierung hat beschlossen, die Löhne und Gehälter des Eisenbahn-, Post-, und Telegraphenpersonals herabzusetzen. Auch das gegen Taglohn arbeitende Personal wird von dem Lohnabbau betroffen.

Die Monatslöhne und Gehälter bis zu 30 Rupien (36 RM) werden um einen halben Anna (etwa 0,05 RM) je Rupie, die Löhne von 31 (etwa 37,20 RM) bis 83 Rupien (etwa 100 RM) um einen Annas je Rupie herabgesetzt. Die Gehälter über 3 Rupien werden gleich der der Staatsangestellten um 10% gekürzt. Die Regelung gilt bis März 1933, falls sie nicht früher abgeändert werden wird. Es fallen darunter auch Eisenbahnen, die zwar Staatseigentum sind aber von privaten Gesellschaften verwaltet werden.

Verschlechterung von Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in Neuseeland. (ITF) Vor einigen Monaten wurde auf Grund einer allgemeinen Verfügung des Schiedsgerichtshofes eine allgemeine Lohn-

herabsetzung von 10 %, unter die auch das Eisenbahnpersonal fällt, durchgeführt. Die Herabsetzung schien der Verwaltung noch nicht genügend. Es wurden neue Sparmassnahmen und Verschlechterungen von Arbeitsbedingungen angekündigt. Zu erwähnen sind: Pensionierung von Personen, die länger als 30 Jahre im Dienst stehen, Dienstversetzung von überzähligem Personal, eventuelle Entlassungen vom Hilfspersonal, Abschaffung von Nachtarbeitszuschlägen für Lokomotivputzer, und von Überstundenzuschlägen für Verwaltungsbeamte etc.

Personalabbau in Südafrika. (ITF) Die allgemeine Sparpolitik, die durch eine erhebliche Lohnherabsetzung einsetzte, wird von Generaldirektion der Staatsbahnen fortgesetzt, indem sie einen bedeutenden Abbau des eingebornen Personals ankündigte. Die Generaldirektion stellt sich auf den Standpunkt, dass es billig sei, dass auch das eingeborne Personal Opfer trage, nachdem das weisse Personal schon solche zu tragen hat.

ANDERE TRANSPORTARBEITER

Revision des internationalen Abkommens über die Sicherheit der Hafendarbeiter. (ITF) Auf der 55. Sitzung des Verwaltungsrates des I.A.A. vom 12. Oktober 1931 wurde mit 11 gegen 6 Stimmen ein Vorschlag der britischen und deutschen Regierungsvertreter angenommen, wonach der Verwaltungsrat eine teilweise Revision dieses Abkommens ins Auge fassen soll.

Die Forderungen der Wiener Kraftdroschkenlenker. (ITF) In einer vom Freien Gewerkschaftsverband Österreichs einberufenen Versammlung haben die Wiener Kraftdroschkenlenker ihr Aktionsprogramm festgelegt. Die Wiener Kraftdroschkenlenker fühlen sich infolge der beabsichtigten Erhöhung der Fahrtaxen bedroht. Der Kollektivvertrag sichert nämlich den Kraftdroschkenlenkern nur einen geringen Tariflohn und die Erhöhung der Fahrtaxen wird zweifellos einen Entgang von Trinkgeldern, auf die die Chauffeure angewiesen sind, bedeuten. Die Forderungen der Wiener Kraftdroschkenlenker können in folgenden Punkten zusammengefasst werden:

1. Einführung eines angemessenen Fixlohnes nebst geringer prozentualer Beteiligung des Chauffeurs an der Bruttoeinnahme;
2. Einhaltung der gesetzlichen und vertragsmässigen Arbeitszeit und der Essenspausen;
3. Aenderungen der Taxe und andere Massnahmen, die auf das Lohneinkommen der Taxichauffeure von Einfluss sind, dürfen nur im Einvernehmen zwischen Arbeitgeber und Vertreter der Gewerkschaft durchgeführt werden.
4. Die Verminderung der Zahl der Autotaxi soll dadurch angestrebt werden, dass an die Gewerbebehörde heimgefallene oder eingezogene Lizenzen nicht mehr ausgegeben werden.

Rationalisierung im Strassenbahnbetrieb. (ITF) Die Berliner Verkehrs-A.G. hat einen Bericht über die Betriebsergebnisse herausgegeben, woraus die Folgen der Rationalisierung im Strassenbahnbetrieb zu ersehen sind. Die Strassenbahnen, die früher eine Monopolstellung im Stadtverkehr einnahmen, haben jetzt gegen die Konkurrenz des Kraftwagens zu kämpfen. Aus diesem Grunde hat man Massnahmen getroffen, um die Fahrgeschwindigkeit und Kilometerleistungen zu erhöhen; die Endhaltepausen wurden verkürzt und die Einführung von grösseren Wagentypen erfordert vom Personal eine grössere Arbeitsintensität.

Die Berliner Strassenbahnen haben i. J. 1913 651,6 Millionen Fahrgäste befördert; diese Ziffer/i. J. 1928 auf 790,8 Millionen gestiegen. Trotz dieser Steigerung sank die Zahl des Personals von 14.475 auf 14.331, während die Arbeitszeit i. J. 1928 kürzer war als i. J. 1913. I. J. 1913 entfielen auf eine Million Wagenkilometer 123 an Personal, i. J. 1928 nur noch 107. Auf 1 Million Platzkilometer entfielen i. J. 1913 an Personal 2,40 i. J. 1928 dagegen nur 1,29. Diese Ziffern sind i. J. 1930 gestiegen auf 113 bzw. 1,39, was auf die Verkürzung der Arbeitszeit

von 9 auf 8 Stunden zurückzuführen ist.

Eine Konferenz der Gemeindestrassenbahner in der Schweiz. (ITF)
Am 27. Oktober hat in Bern eine Konferenz des Personals der städtischen Strassenbahn- und Autobusbetriebe, das in dem Verband des Personals in Gemeinde- und öffentlichen Diensten organisiert ist, stattgefunden. Die Konferenz, an der auch ein Vertreter des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes teilgenommen hat, hat die Schaffung eines "Kartells des Personals in Transportbetrieben" beschlossen. Auf diese Art erfüllt sich der alte Wunsch der Strassenbahn- und Autobusbediensteten in der deutschen Schweiz, eine autonome Gruppe im Rahmen des obengenannten Verbandes zu bilden, und somit die Möglichkeit haben, die Fragen, die besonders diese Gruppe interessieren, zu prüfen.

Eine neue Lohnherabsetzung der Gemeindestrassenbahner in Deutschland. (ITF) Nach langen Verhandlungen wurde in der Frage der Lohnregelung für 300.000 Gemeindearbeiter und Strassenbahner ein Schiedsspruch gefällt. Der Arbeitgeberverband hat unter dem Vorwand der schwierigen finanziellen Lage der Gemeinden eine Herabsetzung von 9% verlangt, was die Vertreter des Personals als untragbar bezeichneten. Der Schiedsspruch sieht folgendes vor: Sämtliche Lohnvertragverträge, die mit dem 31. Oktober ausser Kraft gesetzt sind, treten ab 1. November wieder in Kraft, wobei die bestehenden Löhne um $4\frac{1}{2}\%$ herabgesetzt werden. Die Lohnschutzklauseln werden dahin abgeändert, dass ihre Bestimmungen nur auf die am 1. November 1931 in den Betrieben befindlichen Arbeiter angewendet werden, die höchstens 46 Stunden und ab 1. Januar 1932 höchstens 44 Stunden arbeiten. Die neue Regelung kann erstmalig mit einmonatiger Frist zum 31. März 1932 gekündigt werden. In der Begründung des Schiedsspruches wurde erklärt, dass diese Regelung den Grundsätzen der Notverordnung vom 6. Oktober entspreche und eine darüber hinaus gehende Herabsetzung nicht gerechtfertigt sei.

SEELEUTE

Die englischen Reeder verlangen eine Herabsetzung der Gehälter der Schiffsoffiziere bis zu 20%. (ITF) Die Offiziere der englischen Handelsflotte wird wahrscheinlich eine Gehaltskürzung zu erleiden haben. Die Reeder haben ihre Forderungen formuliert, die eine Kürzung von 10-20% vorsehen. Die Frage wird demnächst behandelt werden vom Seefahrtsrat, der die Aufgabe hat, die Höhe der Heuern festzusetzen. Die Offiziere haben erklärt, ihre jetzigen Gehälter seien schon so niedrig, dass sie einer weiteren Herabsetzung nicht zustimmen können.

Heuerherabsetzung in Frankreich. (ITF) Die Reederei Delmas hat auf ihren Schiffen in den Häfen La Rochelle und Dünkirchen die Heuern um 10% herabgesetzt.

Ein neuer Kollektivvertrag für die holländischen Schiffsoffiziere. (ITF) Am 11. November haben zwischen den Organisationen der Schiffsoffiziere und der Reedervereinigung in Holland Verhandlungen stattgefunden. Die Reeder haben die Vorschläge der Offiziere angenommen. Der neue Vertrag sieht eine Gehaltskürzung von 10% anstelle der ursprünglich von den Reedern geforderten 20% vor. Der neue Vertrag gilt für unbestimmte Zeit.

Die griechischen Seeleute verlangen eine Heuererhöhung. (ITF) Die griechischen Seeleute sind erregt. Die Ursache davon ist, dass sie in englischen Pfund bezahlt werden. Durch den Kursrückgang des Pfund erleiden sie eine Einbusse von 25%. Die Seeleute fordern die Bezahlung in Drachmen zu dem ursprünglichen Kurs, d. s. 375 Drachmen für ein Pfund Sterling. Die Regierung hat erklärt, dass sie gegen jeden Streikversuch auftreten werde und falls es zum Streik kommen sollte, sie die Offiziere der Kriegsmarine aufbieten würde, um den Streik zu unterdrücken.

Sitzung des Seeleutebeirats der I.T.F.

Am 3. und 4. November 1931 fand in Amsterdam unter dem Vorsitz des Kollegen J. Henson eine Sitzung des Seeleutebeirats der I.T.F. statt. Als Sekretär fungierte N. Nathans.

Organisationen aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Grossbritannien, Holland, Norwegen und Schweden waren vertreten. Ferner wohnten Vertreter der Internationalen Vereinigung der Schiffsoffiziere der Konferenz bei.

Es fanden auf Grund der vom Sekretariat ausgearbeiteten Berichte über bereits durchgeführte oder geplante Verschlechterungen in einer Reihe von Ländern, sowie über die Lohnverhältnisse und die Arbeitslosigkeit in 15 verschiedenen Ländern vor und nach dem Sturz des englischen Pfundes, eingehende Besprechungen statt. Das Sekretariat der I.T.F. wurde beauftragt, die Entwicklung der Dinge in allen Ländern genau zu beobachten. Die Organisationen sollen das Sekretariat sofort von etwaigen drohenden Verschlechterungen in Kenntnis setzen.

Die Konferenz beschloss, einen Sonderausschuss einzusetzen, der im Einvernehmen mit dem Sekretariat und mit der Internationalen Vereinigung der Schiffsoffiziere etwaige Fälle zu prüfen und nach Befund der Sachlage die nötigen Massnahmen in Vorschlag zu bringen hat. Falls notwendig sollen auch die Organisationen der Hafearbeiter, Eisenbahner und andere angeschlossene Organisationen zu Rate gezogen werden.

Das Sekretariat der I.T.F. wurde aufgefordert, eine Untersuchung über die Löhne und die Bemannungs-skala einzuleiten. Der Sonderausschuss soll die Ergebnisse dieser Untersuchung prüfen und an die nächste Sitzung des Seeleutebeirats Bericht erstatten.

Ferner soll die Frage der Gültigkeitsdauer der in den verschiedenen Ländern bestehenden Tarifverträge studiert werden.

Die I.T.F. fordert alle Organisationen dringlichst auf, in ihren Ländern eine großzügige Kampagne für die Werbung neuer Mitglieder einzuleiten.
