



# 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. 25

Amsterdam, den 11. Dezember 1931

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

## EISENBAHNER

Neuer Lohnabbau bei der deutschen Reichsbahn in Sicht. (ITF) Die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft sieht für das Jahr 1932 Einnahmen von 3,8 Milliarden RM vor, d.i. um 1,5 Milliarden weniger als im Jahre 1929. Die Personalausgaben sind um 332 Millionen RM niedriger vorgesehen als i. J. 1931. Ein neuer beabsichtigter Lohnabbau würde die Löhne des Reichsbahnpersonals unter das Niveau i. J. 1926 herabdrücken. Das Los der Reichsbahn hängt gänzlich von der Kaufkraft des deutschen Volkes und vom inländischen Markt ab. Das Personal ist der Meinung, dass der wichtigste Arbeitgeber des Landes, auf dessen Beschlüsse die gesamte Unternehmerschaft achtet, anstatt Anlass zu neuem Lohnabbau zu geben, sich eher diesem energisch widersetzen sollte um eine neue Einschränkung der Kaufkraft der Massen zu verhindern.

Im Jahre 1932 soll der Personalstand um 10.000 Bedienstete vermindert werden. Dabei ist eine ständige Zunahme von hohen Stellen zu verzeichnen. Die von den Versicherungs- und Pensionskassen ausgelegten Gelder sollen um etwa 40 Millionen RM herabgesetzt werden, während die Anzahl der Pensionierten grösser wird. Die Aufwandsentschädigung für das Zugpersonal wird von 66 auf 53 Millionen herabgesetzt, während die Leistungsprämien, deren Abschaffung der Einheitsverband verlangt hatte, weiter im Voranschlag angeführt werden. Diese Leistungsprämien kommen den oberen Gruppen zugute; das niedere Personal muss jedoch die Kosten tragen, was der neue Lohnabbau, wogegen es sich wehrt, am besten beweist.

Die kanadischen Eisenbahner und der Lohnabbau. (ITF) Im letzten Pressebericht haben wir berichtet, dass die amerikanischen Eisenbahner eine von den Gesellschaften geforderte Lohnherabsetzung von 10% abgelehnt haben. Wir führen hier einige Gründe an, die die kanadischen Eisenbahner, welche von derselben Massnahme bedroht sind, dagegen aufstellen.

Als Klasse und Gemeinschaft haben die Eisenbahner genügend Opfer gebracht, da Tausende von ihnen aus dem Produktionsprozess ausgeschaltet wurden. Ein neuer Lohnabbau bedeutet eine Verringerung der Kaufkraft von 26.000 Arbeitern. Die kanadischen Eisenbahner sehen ferner nicht ein, warum sie für die Ausgaben der Gesellschaft zugunsten der besitzenden Klasse (Anleihen von 7 Millionen Dollar für das Golfspiel, 18 Millionen für den Bau eines Hotels) aufkommen sollen. Die Eisenbahner erachten eine Herabsetzung der Löhne für ungerecht, da die Arbeitsleistung eines Bediensteten im Laufe der letzten Zeit um mindestens ein Drittel gestiegen ist, während die Löhne von 100 i. J. 1929 auf 90 i. J. 1930 gesunken sind.

Die kanadische Hochfinanz hat erklärt, dass es eine Katastrophe bedeuten würde, wenn die Canadian Pacific keine Dividenden auszahlen könnte. Durch den beabsichtigten Lohnabbau von 10% soll also die Dividendenzahlung ermöglicht werden.

Wiedereinstellung von acht Tausend Arbeitern. (ITF) Die Canadian Pacific Railway hat ihre Werkstätten von Angus wieder in Betrieb gesetzt. Dadurch finden acht Tausend Arbeiter wieder Beschäftigung.

Weitere Arbeitsänderungen. (ITF) Wie wir schon berichtet haben, hat die Verwaltung der jugoslawischen Eisenbahnen den Arbeitstag in den Werkstätten von 8 auf 6 Stunden herabgesetzt. Infolge der Unzufriedenheit des Personals hat die Verwaltung am 28. September den Arbeitstag wieder auf 7 Stunden verlängert. Die Eisenbahner gaben sich mit dieser Massnahme nicht zufrieden. Der Eisenbahnerverband hat auf seine diesbezügliche Eingabe bei der Verwaltung von dieser eine Antwort erhalten, deren wichtigste Stellen wir wiedergeben:

"Im Budget für das Jahr 1931-32 wurde eine Einschränkung der Kredite für die Arbeiterschaft um 8 Millionen Dinar (etwa 600.000 RM) vorgenommen, weshalb sich der Generaldirektor genötigt sah, ab 10. März 1931 angefangen, die Arbeitszeit in den Eisenbahnwerkstätten an Samstagen um zwei Stunden zu verkürzen. Laut Anordnung des Ministerpräsidenten vom 31. August 1931, ist dieser Kredit um weitere 16 Millionen reduziert worden. Infolge dieser Anordnung sah sich der Generaldirektor genötigt, eine weitere Verkürzung der Arbeitszeit in den Werkstätten um täglich 2 Stunden anzuordnen. Um jedoch die schweren Folgen dieser Reduktion, welche auch auf die Arbeiterschaft einen schlechten Eindruck gemacht hat, zu paralysieren, beantragte der Generaldirektor beim Finanzministerium eine Neubewilligung des Kredits in einer Höhe von mindestens 8 Millionen, um den Arbeitstag bis zu Ende des Budgetjahres (1. April 1932) auf 7 Stunden zu verlängern. In der Ueberzeugung, dass das Finanzministerium diesen Kredit bewilligen wird, hat die Verwaltung den 7-Studentag eingeführt. Falls aber dieses Kredit nicht bewilligt werden sollte, muss damit gerechnet werden, dass bereits im Januar 1932 die Arbeitszeit wieder auf 6 Stunden verkürzt wird."

Die Verkürzung der Arbeitszeit wird natürlich eine entsprechende Kürzung der Einkünfte zu Folge haben. In Jugoslawien, wie überall, wird den Arbeitern das notwendigste genommen, aber die Militärbudgets werden nicht herabgesetzt.

Ein Erfolg unserer jugoslawischen Kollegen. (ITF) Bei den am 13. November vorgenommenen Wahlen in die Krankenkassa hat der uns angeschlossene jugoslawische Eisenbahnerverband mit einer Mehrheit von einigen Stimmen (5.419 gegen 5.404) die nationalistische Eisenbahnergewerkschaft, die die Unterstützung der Verwaltung genießt, geschlagen. Die Wahl wurde nach dem Mehrheitssystem vorgenommen, sodass unser Verband alle 50 Delegierten und 25 Ersatzmitglieder bekommt.

Derjenige, der die Schwierigkeiten, mit denen unsere jugoslawischen Kollegen zu kämpfen haben, kennt, wird diesen Erfolg einzuschätzen wissen.

Die schweizerischen Bundesbahnen sollen in die private Verwaltung überführt werden? (ITF) Die sozialistische Presse in der Schweiz berichtet unter allem Vorbehalt, dass in den Regierungskreisen eine Verwaltungsreform der schweizerischen Bundesbahnen erwogen werde. Die Regierung sei nicht abgeneigt, eine Aktiengesellschaft mit schwankenden Dividenden ins Leben zu rufen um dem jetzigen Regime der festen Anteile ein Ende zu machen. Es handelt sich hier um nichts anderes als um einen Versuch, die Bundesbahnen in die private Verwaltung zu überführen.

Eine Lohnerhöhung bei den spanischen Eisenbahnen. (ITF) Nach einer sorgfältigen Prüfung der Forderungen der Eisenbahner hat die spanische Regierung beschlossen, die Löhne der niederen Kategorien um 3% zu erhöhen. Die Regierung hat erklärt, dass die Eisenbahner verstehen müssen, dass augenblicklich unmöglich sei, eine weitgehendere Erhöhung zu gewähren.

Die indischen Eisenbahnen und der Personalabbau. (ITF) Die indischen Eisenbahner machen eine schwere Zeit durch. Die indische Regierung, die praktisch die Eigentümerin der Eisenbahnen ist, hat vor acht Monaten 35.000 Bediensteten gekündigt und beabsichtigt noch weiteren 35.000 zu kündigen. Die Allindische Eisenbah-

ner-Föderation, die 100.000 Mitglieder zählt, widersetzte sich energisch dieser Massnahme. Die Regierung hat darauf eine Untersuchungskommission, auf Grund des Gesetzes über Arbeitskonflikte eingesetzt. Entgegen dem Geist der Untersuchung (diese hatte zum Zwecke, die Art und die Methoden des Abbaues zu untersuchen), hat die Regierung der All-Indischen Eisenbahner-Föderation zu verstehen gegeben, dass sie weitere 10.000 Bedienstete abbauen wird, ohne den Entschluss der Untersuchungskommission abzuwarten.

Auf diese Art verliert die Arbeiterschaft das Vertrauen in Verhandlungen und Konferenzen als Mittel zur Austragung von Konflikten. Die indische Regierung sollte im eigenen Interesse nicht überhastet handeln; denn wenn dadurch der Arbeitsfriede gestört wird, wird sie die Folgen selbst zu tragen haben.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Der Kollektivvertrag bei den Strassenbahnen in Oslo verlängert. (ITF) Der zwischen der Strassenbahngesellschaft in Oslo und dem norwegischen Verband der Angestellten in öffentlichen Diensten abgeschlossene Kollektivvertrag wurde bis zum Februar 1934 verlängert (dasselbe gilt für die übrigen Gemeindearbeiter). Dabei wurden folgende Änderungen vorgenommen:

Die Bezüge der Arbeiter und Angestellten werden um 120 Kronen (etwa 92 RM) herabgesetzt; die im Stundenlohn arbeitenden Arbeiter bekommen um 5 Oere pro Stunde weniger. Falls der Lebenshaltungsindex, aufgestellt vom statistischen Amt in Oslo, vom 15. Dezember 1932 im Verhältnis zum Index vom 15. September 1931 (156) eine Veränderung um mindestens 5 Punkte aufweisen wird, so werden die Bezüge ab 1. Januar 1933 dementsprechend abgeändert werden.

Wenn der Vertrag von einer Partei vor dem 1. November 1933 nicht gekündigt wird, so verlängert sich seine Gültigkeit um ein weiteres Jahr mit einer monatlichen Kündigungsfrist.

Die neuen Löhne und Gehälter treten am 1. April 1932 in Kraft.

Die Frage der künftigen Verwaltung des Pariser Stadtverkehrs bleibt unentschieden. (ITF) Die Sitzung des Pariser Gemeinderates, die die Zusammenarbeit des Strassenverkehrs zu besprechen hatte, ist am 2. Dezember ohne Ergebnis geschlossen worden. Nachdem das Projekt über die Verwaltung auf kommerzieller Grundlage verworfen wurde, wurden auch die Vorschläge auf eine Verlängerung der Konzession sowie auf Einführung der gemeinwirtschaftlichen Verwaltung abgewiesen. Der Präfekt hat die Sitzung geschlossen mit der Erklärung, dass er bereit sei, die Berichterstatter, die Vorsitzenden der Kommissionen und die wichtigsten Redner zusammenzurufen, um eine Einigung, wenn nicht einstimmig, so wenigstens durch eine grosse Mehrheit zustande zu bringen.

Verkürzung der Arbeitszeit anstatt Personalabbau bei den Strassenbahnen in Lübeck. (ITF) Nach der Kündigung des Kollektivvertrages seitens der Strassenbahngesellschaft in Lübeck wurden am 14. November Verhandlungen eingeleitet. Als Resultat der Verhandlungen wurde in allen Diensten ab 16. November die 40-Stundewoche eingeführt; die Stundenlohnsätze bleiben unverändert. Der Vertrag kann unter Beachtung einer einmonatigen Kündigungsfrist zum 31. März 1932 gekündigt werden.

Neue Löhne bei den Strassenbahnen in Bremen. (ITF) Am 25. November wurde über den Abschluss eines neuen Lohnvertrages bei den Strassenbahnen in Bremen verhandelt. Es kam dabei zur Uebereinstimmung, wonach die Löhne des Fahrpersonals (bisher zwischen 81 und 94 Pfennig pro Stunde) um 1-4 Pfennig herabgesetzt werden. Die Löhne der qualifizierten Arbeiter, die jetzt 96-99 Pf. pro Stunde betragen, werden um 3-4 Pf. gekürzt. Alle übrigen Löhne werden um 3 Pf. herabgesetzt; die Zuschläge bleiben unverändert. Der neue Lohn tariff tritt am 12. Dezember in Kraft und wird bis 31. Januar 1932 gelten.

Der Linksverkehr in Österreich bleibt vorläufig. (ITF) Mit Rücksicht auf die Kosten, die die Einführung des Rechtsverkehrs infolge der Umbauten am Strassenbahnnetz und an den Fahrbetriebsmitteln mit sich bringt, hat die österreichische Bundesregierung dem Nationalrat einen Gesetzentwurf unterbreitet, wonach die Rechtsfahrordnung erst am 1. Dezember 1934 in Kraft treten soll.

Das neue Kraftfahrlineiengesetz in Österreich. (ITF) Das Bundesministerium für Handel und Verkehr hat einen Entwurf für die Durchführungsbestimmungen zu dem vor kurzem angenommenen Kraftfahrlineiengesetz ausgearbeitet. Im allgemeinen ist der an der Verordnung interessierte Transportarbeiterverband mit dieser einverstanden. Dem Wunsche des Verbandes, eine zweijährige Vorpraxis für Autobuschauffeure festzusetzen, ist Rechnung getragen worden. Auf sein Andringen ist in die Verordnung auch eine Bestimmung aufgenommen worden, wonach in jedem Autobus ein Sanitätskasten mitgeführt werden muss, der gebrauchsfähige Verbandstoffe und Medikamente in ausreichender Menge enthält. Weiter wünscht er, dass der Unternehmer des Kraftwagenlenker vor dem Antritt jeder Fahrt ein mit entsprechenden Vordrucken versehenes Kontrollbuch zu übergeben hat, das, während der Wagen auf der Tour ist, in demselben verwahrt bleiben muss. In diesem Kontrollbuch soll jeweils Tag und Stunde der Ausfahrt und Heimkunft des namentlich angeführten Lenkers dieses Wagens, bezw. die Uebernahme des Wagens während der Tour durch einen anderen Kraftwagenlenker unter Namensnennung und unter Angabe der Zeit der Uebernahme eingetragen werden. In dieses Kontrollbuch soll behördlichen Organen jederzeit Einblick gewährt werden.

Luftverkehrsdienst London-Capetown (Südafrika). (ITF) Nach einer offiziellen Mitteilung im englischen Parlament, wird am 20. Januar 1932 ein regelmässiger Luftverkehrsdienst zwischen London und Capetown eröffnet. Man nimmt an, dass die Flüge 11 Tage in Anspruch nehmen werden.

Die Löhne der englischen Hafentarbeiter herabgesetzt. (ITF) Eine Landeskonferenz des englischen Transportarbeiterverbandes am 7. Dezember hat mit 58 gegen 11 Stimmen beschlossen, mit den Arbeitgebern einen Vertrag, der am 1. Januar 1932 in Kraft treten soll, abzuschliessen, wonach die Löhne der im Zeitlohn arbeitenden Arbeiter um 10 Pence pro Tag und der Akkordarbeiter um 7% herabgesetzt werden sollen. Die Löhne der Zeitarbeiter werden demnach in den grossen Häfen 11 Schilling 2 Pence anstatt 12 Schilling und in den kleineren Häfen 10 S. 2 P. anstatt 11 S. betragen.

Die Arbeitgeber haben bereits im Mai radikale Verschlechterungen der Lohn- und Arbeitsbedingungen gefordert. Sie schlugen nicht nur vor, die Löhne der Zeitarbeiter um 2 S. zu kürzen, aber auch den garantierten Mindestlohn von 6 S. für den halben Tag und die wichtigsten Bestimmungen über die Ueberstundenzuschläge abzuschaffen. Wenn die Hafentarbeiter diese Vorschläge angenommen hätten so würde das einen Rückfall in die Vorkriegsbedingungen bedeuten. Der jetzt abgeschlossene Vertrag stützt sich weiterhin auf die bekannte Uebereinstimmung vom Jahre 1919, wonach auch die 44-Stundenwoche eingeführt wurde.

#### SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER

Verlängerung des Kollektivvertrages in der schwedischen Seeschifffahrt. (ITF) Da weder die Verbände noch die Reeder den bestehenden Kollektivkontrakt zum 30. November gekündigt haben, verlängert sich seine Gültigkeit um ein Jahr.

Die Seeleuteverbände haben inzwischen beschlossen, den Vertrag mit der schwedischen Schifffahrtsgesellschaft und dem Reederverband auf den Seen Vener und Vetter zu kündigen. Die Kündigung betrifft etwa 1.200 Mann.

Eine offizielle Erhebung über die Arbeitsbedingungen der Offiziere in der Handelsmarine. (ITF) Der englische Verband der Offiziere in der Handelsmarine, der 1.200 Mitglieder zählt, hat beim Parlament auf eine offizielle Erhebung ihrer Arbeitsbedingungen angedrungen. Der Beweggrund dieser Forderung war die Absicht der Reeder, ihre Gehälter zu kürzen.

Lohnherabsetzung in der Hafenschleppfahrt in Gdingen. (Polen) (ITF) Anfang Oktober hat das Seeamt im Hafen von Gdingen die Löhne der Schleppschiffer um 25% herabgesetzt. Der Monatslohn der Heizer, der ungefähr den Durchschnittslohn darstellt, beträgt jetzt für eine 300-stündige Arbeitszeit 170 Zloty (etwa 85 RM).