



PRESSEBERICHT

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

No. 1

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

Amsterdam, den 8. Januar 1932.

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

EISENBAHNER

Zweierlei Mass und Gewicht. (I.T.F.) Während in Deutschland die Notverordnungen die Eisenbahnerlöhne abbauen, hütet man sich an den Löhnen der Reichswehr zu rütteln, die eine Stütze der bürgerlichen "Ordnung" ist.

Mit Empörung haben unsere deutschen Kameraden von dieser Sachlage Kenntnis genommen. Sie sind es gewesen, die bei verschiedenen Gelegenheiten die sich in ärgster Not befindende Republik gerettet haben. Die Haltung der Regierung beweist treffend, dass in ihren Händen die Reichswehr nur ein Klasseninstrument darstellt, das früher oder später zum Kampf des kapitalistischen Staates gegen die Arbeiter bestimmt ist.

Keine Lohnsenkung in Frankreich. (I.T.F.) Gemäss dem Grundsatz, dass Vorbeugen besser als Heilen ist, treten die französischen Eisenbahner handelnd auf, und ihre Versammlungen sind zahlreich besucht. Ihre entschlossene Haltung hat nicht wenig zu der Erklärung der Regierung beigetragen, worin dieselbe sagt, dass keine Veranlassung bestehe, gegenwärtig zu Herabsetzungen der Löhne überzugehen, obwohl die sehr kritische Finanzlage der Bahnnetze dringend Ersparnisse erforderlich mache. Aber dieselben sollen nicht entsprechend einer vom kapitalistischen System jetzt verallgemeinerten Formel auf Kosten der kleinen Gehälter und der kleinen Eisenbahnbenutzer gemacht werden. Die Eisenbahner sind überzeugt, dass eine Reform der Verwaltung sofort zu wichtigen Ersparnissen führen würde. Beispielsweise erhält ein Eisenbahndirektor eine Neujahrsgratifikation in Höhe von 100% seines Gehaltes, nämlich 250.000 Frs. Eine Gesellschaft hat an Gratifikationen nicht weniger als 10 Millionen Francs an etwa 100 höhere Beamte ausbezahlt. Die Ersparnisse müssen eine Gesundung der Bahnnetze zur Grundlage haben. Lediglich die gründliche Beseitigung der Gaunerei und der Verschwendung wird jeden Abbau der Gehälter der Eisenbahner überflüssig machen.

Die österreichischen Eisenbahner behaupten ihre Rechte. (I.T.F.) Das österreichische Parlament hat das Gesetz über die Eisenbahnen angenommen. Dank dem Widerstand der sozialistischen Abgeordneten und der Gewerkschaftsvertreter wurde jedoch der ursprüngliche Gesetzentwurf nicht unverändert angenommen; er wurde zugunsten unserer Kameraden wesentlich geändert. Die Senkung der Löhne, die nicht umgangen werden konnte, wird 23 Millionen Schilling anstatt der geplanten 35 Millionen betragen; der Abbau der Pensionen ist um ein Fünftel verringert worden. Ausserdem werden die Herabsetzungen anstatt umgekehrt proportional zu sein, wie es der Entwurf vorsah, proportionalen Charakter tragen. Die Löhne der unteren Gruppen werden um 5%, diejenigen der mittleren Gruppen um 6½% und diejenigen der höheren Gruppen um 7½% verringert werden. Diejenigen Bediensteten, die einen Lohn von weniger als 2040 Schilling erhalten, werden von dem Abbau nicht betroffen.

Wenn es auch durch das Gesetz gelungen ist, die Löhne fernerhin zu entwerten, so ist es doch nicht geglückt, die Rechte

des Personals zu beschränken. Die dem Fahrpersonal gewährten Entschädigungen, die der Gesetzentwurf aufhob, blieben ebenso unangestastet gewahrt wie die Beförderungen. Die Verwaltung, die das Recht der Regelung ihrer Beziehungen zum Personal, die Personalvertretung, das Pensionssystem usw. einseitig ändern wollte, ist zurückgewiesen worden. Ausserdem hat die Generaldirektion ihre Hand nicht auf die gewerbliche Unfallversicherungskasse legen können.

Wie dem auch sei, selbst wenn dieser Teilerfolg nicht die Beständigkeit der Löhne erzielt hat, so hat er doch wenigstens die der Rechte des Personals bewahrt. Die Direktion der österreichischen Bundesbahnen weiss jetzt, dass ihr eine gewerkschaftliche Organisation gegenübersteht, die entschlossen ist, sich in dem erst angefangenen Kampfe zu verteidigen.

Kein Lohnabbau bei den schweizerischen Bundesbahnen. (I.T.F.) Die schweizerische bürgerliche Presse und in ihrer Gefolgschaft die des Auslandes haben mit Freude gemeldet, dass der Bundesrat Musy, Präsident des Finanzdepartements, einen Lohnabbau der Staatsbeamten und der Eisenbahner beschlossen habe. Die Sache ist indessen weder so leicht noch so einfach. Die schweizerischen Beamtengehälter sind, was ein einzig dastehender Fall ist, durch ein vom Volk beschlossenes Beamtenreglement gewährleistet. Allein das Parlament kann durch ein neues Gesetz einen Gehaltsabbau beschliessen, wogegen die Beamten in ihrer Eigenschaft als Bürger zum Volksentscheid ihre Zuflucht zu nehmen berechtigt sind.

Die Eisenbahner und die Arbeitslosigkeit in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) 600.000 amerikanische Eisenbahner sind arbeitslos. Sie allein stellen den zehnten Teil der Gesamtziffer der Arbeitslosen in den Vereinigten Staaten dar.

Ein Erfolg unserer bulgarischen Kameraden. (I.T.F.) Anlässlich der letzten Wahlen der Disziplinarausschüsse bei den bulgarischen Eisenbahnen haben unsere Kameraden ihre sämtlichen Kandidaten gewählt gesehen. Sie haben 9274 Stimmen von 16000 Stimmberechtigten auf sich vereinigt. Die Wahlergebnisse sind von dem Eisenbahnminister anerkannt worden.

Die missliche Lage der bulgarischen Eisenbahner. (I.T.F.) Die Zahl der nicht festangestellten bulgarischen Eisenbahnbeamten, die arbeitslos geworden sind, hat in letzter Zeit schnell zugenommen. Während des Jahres 1931 sind drei Lohnherabsetzungen durchgeführt worden, und man spricht noch von einer vierten. Die Finanzlage ist in Bulgarien so kritisch, dass die Staatsbeamten und die Eisenbahner ihre Novembergehälter und mehrere Gruppen selbst die Oktobergehälter noch nicht erhalten haben. Die bulgarischen Eisenbahner sind auf Gnade und Ungnade willkürlichen Entlassungen ausgeliefert.

Die schwedischen Privatbahnen verlängern die Tarifverträge. (I.T.F.) Zwischen den schwedischen Eisenbahner- und Lokomotivpersonalverbänden und der Vereinigung der Privatbahngesellschaften wurde am 21. Dezember ein Abkommen getroffen, auf Grund dessen der geltende Tarifvertrag bis zum 30. Juni 1932 verlängert wird. Unter das Abkommen fallen ungefähr 20.000 Mann.

Die schwedischen Staatsbahnen verlängern den geltenden Tarifvertrag für das Personal. (I.T.F.) Der zwischen den schwedischen Staatsbahnen und dem Eisenbahnerverband abgeschlossene Tarifvertrag wurde auf ein halbes Jahr verlängert, d. h. bis zum 1. Juli 1932. Erfolgt vor dem 16. Mai 1932 keine Kündigung, so wird der Vertrag unter Beobachtung der vorgesehenen Vorbegutachtung als bis zum Jahresende verlängert betrachtet werden. Der Tarifvertrag, der auf die Werkstättenarbeiter Anwendung findet, gilt für etwa 3000 Personen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER EU LAND

Neue Löhne für die norwegischen Häfen. (I.T.F.) Während einer ganzen Zeit schien ein Konflikt im norwegischen Hafengewerbe unvermeidlich. Nach langen Verhandlungen ist indessen ein Abkommen zwischen den Parteien zustande gekommen. Der neue Tarifvertrag sieht einen allgemeinen Abbau der Löhne im Akkord (in Norwegen arbeitet man hauptsächlich nach diesem System) um 4% vor mit Ausnahme einiger besonderer Lohnsätze, hinsichtlich deren Meinungsverschiedenheiten bestanden und die erhöht oder in einem mehr oder weniger grossen Masse verringert wurden. Für die im Stundenlohn stehenden Hafenarbeiter wurde der Stundenlohn in Oslo und in Stavanger von 1,18 auf 1,14 Kronen und in den anderen Häfen von 1,15 auf 1,11 Kronen verringert. Die Regelung des jährlichen Urlaubes ist verbessert worden. Bisher hatten die Hafenarbeiter, die in einem Zeitraum von 6 Monaten mindestens 600 Stunden gearbeitet hatten, allgemein Anspruch auf acht Tage bezahlten Urlaubes im Jahre. Gegenwärtig wird der jährliche Urlaub nach einer Mindestleistung von 300 Arbeitsstunden, die in einem Zeitraum von 13 Wochen bewerkstelligt wurden, gewährleistet. Der während des Urlaubs gezahlte Lohn beträgt 2,75% des gesamten Jahreseinkommens. Praktisch gesprochen geniessen alle Hafenarbeiter gegenwärtig einen jährlichen Urlaub.

Der ursprüngliche Vorschlag der Arbeitgeber beabsichtigte einen allgemeinen Lohnabbau von 10%.

Ein Streik im Hafen von London. (I.T.F.) Am 4. Januar sind die neuen Löhne für die englischen Hafenarbeiter in Kraft getreten. Die Stundenlöhne wurden um 10 Pence pro Tag und die Löhne für Akkordarbeiten um 7% verringert. Die neuen Löhne wurden von den Arbeitern durch Vermittlung des britischen Transportarbeiterverbandes angenommen. In London hat jedoch die Gewerkschaft der Führer von Leichterschiffen, Schleppdampfern und Kähnen (Watermen, Lightermen, Tugmen and Bargemen's Union) eine Urabstimmung unter ihren Mitgliedern veranstaltet. Diese Urabstimmung führte zu einer Ablehnung der Lohnherabsetzungen mit 979 gegen 741 Stimmen. Diese Organisation, die ungefähr 3500 Mitglieder zählt und durch die Art ihrer Tätigkeit auf die Arbeit im Londoner Hafen einen grossen Einfluss auszuüben in der Lage ist, hat mit Wirkung vom 4. Januar ab einen Streik proklamiert.

Neue Lohnherabsetzungen für die deutschen Hafenarbeiter. (I.T.F.) Auf Grund der letzten Notverordnung der deutschen Regierung hat ein Schiedsspruch mit Eingang vom 1. Januar 1932 eine Verringerung des Mindestlohnes der Hafenarbeiter von 8,30 auf 7,60 Reichsmark vorgeesehen. Die neuen Sätze werden bis 30. April 1932 gültig sein.

Die Tagung des Beirates der Hafenarbeitersektion in London. (I.T.F.) Unter dem Vorsitz von Nathans, dem stellvertretenden Generalsekretär der I.T.F., hat der Beirat der Hafenarbeitersektion der I.T.F. am 6. Januar 1932 in London getagt. An der Tagung nahmen Delegierte aus Deutschland, Dänemark, Belgien, Frankreich, Grossbritannien, Holland und Schweden teil.

Es wurde eine Entschliessung angenommen, die die angeschlossenen Organisationen auffordert, für die Einführung der Vierzigstundenswoche in den Häfen zu arbeiten und eine energische Propaganda für die Verringerung der Ueberstunden auf das äusserste Mindestmass zu führen.

Nach einer gründlichen Prüfung der Frage der Ansuchen der englischen und der deutschen Regierung um teilweise Revision des internationalen Abkommens betreffend den Schutz der Hafenarbeiter gegen Unfälle wurde beschlossen, den zuvor eingenommenen Standpunkt hinsichtlich der von der englischen Regierung vorgeschlagenen Aenderung beizubehalten und sich allen andern in der Folge vorgeschlagenen Aenderungen zu widersetzen; indes der Beirat dieser Meinung Ausdruck gibt, weist er auf die satzungsgemässe Möglichkeit einer Revision des Abkommens zehn Jahre nach seinem Inkrafttreten hin. Nachdem der Beirat die Berichte verschiedener Delegierter über die in den Häfen ihrer diesbezüglichen Länder bestehende Lage entgegengenommen hatte, trat er an die Prüfung der Frage einer gegenseitigen

Unterstützung heran, die von den Seeleuten und den Hafnarbeitern im Falle einer Lohnbewegung einer dieser Gruppen geleistet werden kann. J. Henson (Grossbritannien), Vorsitzender der Seeleutesektion der I.T.F., nahm an der Aussprache zu dieser Frage teil.

Ersetzung der Strassenbahnen durch Autobusse in Paris. (ITF) Der Gemeinderat des Seine-Bezirktes hat die Aufhebung bestimmter, den Verkehr im Zentrum von Paris hemmenden Strassenbahnlinien und deren Ersetzung durch Autobuslinien beschlossen. Die verschiedenen Strassenbahnlinien, die den "Place de l'Etoile" (Sternplatz) überqueren, fallen u. a. dieser Massnahme zum Opfer.

Die Gleichstellung des Personals der Gesellschaft der gemeinsamen Pariser Verkehrsunternehmen mit dem Pariser Gemeindepersonal. (ITF) Der Gemeinderat des Seinebezirktes hat unter Bestätigung des Beschlusses des gemischten Ausschusses für das Verkehrswesen mit Eingang vom 1. Januar 1932 die Gleichstellung des Personals der S.T.C.R.P. mit dem Gemeindepersonal beschlossen. Eine Denkschrift des Präfekten wird im kommenden Februar zur Umschreibung der Modalitäten der Durchführung vorgelegt werden. So findet eine seit langem von den Arbeitern vertretene Forderung ihre Verwirklichung.

Die Umgestaltung der Pariser öffentlichen Strassenverkehrsmittel. (ITF) Wie wir bereits mitgeteilt haben, war die Frage der Umgestaltung des Pariser Verkehrsmittel unentschieden geblieben. Die Frage hat neuerdings den Gemeinderat des Seinebezirktes am 23. Dezember beschäftigt. Der Seinepräfekt erklärte, dass nach mehreren Untersuchungen die Errichtung einer neuen und einzigen Gesellschaft an der zugleich Vertreter der S.T.C.R.P., der Untergrundbahnen und der Ringbahn teilnehmen würden, zur Durchführung einer wirklichen Koordinierung geeignet erschienen wäre. Er führte aus, dass, um die Sache zu Ende zu führen, eine aussergewöhnliche Tagung des Gemeinderates im Monat Februar zusammentreten und nach Entgegennahme einer neuen Denkschrift zu dieser Frage beschliessen sollte.

Die gemeinsamen Londoner Verkehrsgesellschaften wünschen einen Lohnabbau durchzuführen. (ITF) Das Unternehmen der Londoner Städtischer Strassenbahnen und das Konsortium der Autobus- und Untergrundbahn-Gesellschaften haben die mit ihrem Personal abgeschlossenen Tarifverträge gekündigt, um einen Abbau der Löhne und Gehälter durchführen zu können. Die Unterhandlungen werden demnächst aufgenommen werden. Sie werden für die Angestellten der Strassenbahnen, das Personal der Autobusse und das Personal der Untergrundbahnen getrennt stattfinden.

SEELEUTE

Der Tarifvertrag für die dänischen Seeleute ist verlängert worden. (ITF) Der Verband der dänischen Seeleute hat bezüglich der Kündigung des geltenden Tarifvertrages eine Urabstimmung unter seinen Mitgliedern veranstaltet. Mit grosser Mehrheit wurde beschlossen, nicht zu kündigen. Da die Reeder ihrerseits auch beschlossen haben, den Vertrag nicht zu kündigen, wird derselbe auf ein Jahr mit Eingang vom 1. April 1932 verlängert werden.

Der Tarifvertrag für die an Bord schwedischer Schiffe fahrenden Frauen ist verlängert worden. (ITF) Der zwischen der Reedereigesellschaft SVEA in Stockholm und der Gewerkschaft der Seefahrenden Frauen abgeschlossene Tarifvertrag, der von der Gesellschaft zum 31. Januar gekündigt worden war, wurde nach Unterhandlungen zwischen den Parteien verlängert. Hinsichtlich der allgemeinen Richtlinien haben die Bedingungen keine Veränderung erfahren. Der Vertrag, der noch für die Dauer eines Jahres gültig ist, findet auf ungefähr 300 Frauen Anwendung.

Eine Bewegung der griechischen Seeleute. (ITF) Die Besatzungen von 20 griechischen Schiffen, die in die englischen Häfen Cardiff, Barry und Newport eingelaufen waren, forderten Anfang Dezember eine Erhöhung ihrer Löhne als Bedingung einer Erneuerung ihres Anmusterungsvertrages. Die Löhne der griechischen Seeleute sind in Pfunden Sterling festgesetzt und werden ihnen im Auslande ausbezahlt. Infolge der Werteinbusse des Pfundes Sterling erhalten die Seeleute, die Geld an ihre Familien absenden wollen, nicht mehr als 250 Drachmen anstatt 375 Drachmen für ein Pfund. Der Konflikt wurde durch eine Uebereinkunft beigelegt; die Seeleute der betreffenden Schiffe haben eine Erhöhung ihrer Gage um ein Pfund erhalten, und der Rückstand von 15 Schillingen monatlich, der bisher für die Alters- und Invaliditätsversicherung Verwendung fand, wird von den Reedern solange gezahlt werden, wie der Wert des Pfundes Sterling unterhalb 375 Drachmen bleibt.

Das Abschliessen eines Landestarifvertrages wurde in Athen zwischen den Reedern und den Seeleuterverbänden ins Auge gefasst. Die Lohnerhöhungen, die beschlossen werden, sollen mit rückwirkender Kraft auf diejenigen Leute Anwendung finden, die schon einen Anmusterungsvertrag unterzeichnet haben.

Die Unterhandlungen in England wurden von Morgan, dem Vertreter der griechischen Seeleute, und Henson, dem Vorsitzenden der Seeleutegruppe der I.T.F., geführt.