



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. 7

Amsterdam, den 1. April 1932.

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

Eisenbahner

Faschistische Bräuche in Bulgarien. (I.T.F.) Die willkürlichen, nicht infolge von Sparmassnahmen, sondern infolge der politischen Korruption des Eisenbahnministers Kosturkoff, einer der Führer der radikal-demokratischen Partei vorgenommenen Entlassungen nehmen von Tag zu Tag zu. Die entlassenen Bediensteten werden durch Kreaturen des Ministers ersetzt. Soweit die Entlassenen feige genug sind, sich der radikal-demokratischen Partei anzuschliessen, werden sie wieder eingestellt. Die der Partei von Kosturkoff angehörigen Eisenbahner werden nicht nur im Dienste behalten, sie rücken sogar in höhere Stellungen auf.

Hungerlöhne in Bulgarien. (I.T.F.) Von den 17 777 Eisenbahnern und Hafendarbeitern Bulgariens verdienen 9000 im Monat 920 bis 1900 Levas (ca. 28-60 Mark), 3 000: 2 070 bis 2 370 Levas (ca. 62-70 Mark) und 5 000: 2 370 bis 3 040 Levas (ca. 72-90 Mark). Nur 700 Bedienstete verdienen mehr als 3 040 Levas. Und die Direktion wagt noch von einer Gehaltskürzung von 15% zu sprechen!

In England sind es immer die selben, welche die Rechnung bezahlen. (I.T.F.) Von 1921 bis 1931 verringerte sich der Personalbestand bei den englischen Eisenbahnen von 735 870 auf 615 592; von 1930/31 betrug der Rückgang nicht weniger als 40 938. Durch diesen Personalabbau haben die Verwaltungen in dem genannten Jahre 14 Millionen englische Pfund eingespart.

Die Einnahmen sind im Geschäftsjahr 1930/31 von 170 608 000 Pfund auf 156 284 000 Pfund zurückgegangen, also um insgesamt 14 Millionen Pfund. Wie man sieht, hat also das Personal dafür bezahlt.

Es ist immer das gleiche Lied. (I.T.F.) Die Arbeitgeberorganisation der Schwerindustrie in England hält die von den Eisenbahnen für den Stahl- und Eisentransport verlangten Tarife für zu hoch. Sie schreibt dies den angeblich zu hohen Löhnen des Eisenbahnpersonals zu, die von 1913 bis 1930 um 148% gestiegen seien. Im Jahre 1930 betrug der Lebenshaltungsindex 156, erst im Dezember 1931 "fiel" er auf 148. Zu jenem Zeitpunkt hatten aber die Verwaltungen schon 14 Millionen Pfund an Löhnen und Gehältern eingespart.

Die englische Schwerindustrie hat ebensowenig Phantasie als sie zuverlässig ist.

Die gewerkschaftliche Einheit in Frankreich ist auf dem Marsch.

(I.T.F.) Die gewerkschaftliche Einheit ist nunmehr auf dem französischen Staatsbahnnetz zur Tatsache geworden. Der in Rennes abgehaltene Kongress der Staatseisenbahner hat dieselbe bestätigt. 1 000 Eisenbahner verschiedener Richtung haben ihren Einheitswillen bekundet und an alle noch nicht gewerkschaftlich organisierten Eisenbahner den Appell gerichtet: Eisenbahner aller Richtungen vereinigt euch!

Was die französischen Eisenbahnen unterlassen zu tun. (I.T.F.)

Sie weigern sich, die beim Streik vom Jahre 1920 entlassenen Eisenbahner wieder einzustellen. Sie passen die Tagesprämien des Personals nicht dem Gehaltskoeffizienten an. Sie sabotieren den Achtstundentag. Sie fördern die Überführung der Linien in private Hände.

Der Gesetzentwurf über die automatische Kupplung ist der Kammer noch nicht unterbreitet worden.

Die Arbeitnehmervertreter sind im Sicherheitsdienst noch immer ausgeschaltet. Die Gesetzvorlage, auf Grund welcher den Bediensteten die Ausübung ihres Stimmrechtes im Dienst zugestanden werden soll, lässt stets auf sich warten. Das Schlafwagenpersonal wartet noch vergeblich auf die Zuteilung eines wöchentlichen Ruhetages.

Spart, aber nicht immer auf unsere Kosten! (I.T.F.) Unter den Eisenbahnbediensteten, welche die holländischen Bahnen am 1. Mai d. J. in den Ruhestand versetzen, gibt es eine ganze Reihe, welche das Dienstalter von 40 Jahren noch nicht erreicht und somit keinen Anspruch auf die volle Pension haben.

An diese denkt man nicht. (I.T.F.) Drei hohe spanische Eisenbahnbeamten haben eine hübsche Gehaltserhöhung, einer eine solche von 14 400 auf 21 600 Peseten, erhalten. Wenn man diese 3 Posten streichen würde, so sagen die spanischen Eisenbahner, würde der Betrieb nicht im geringsten darunter leiden und mit der so gesparten Summe könnte das Einkommen von 163 Eisenbahnern um jährlich 500 Peseten erhöht werden.

Vorgetäuschte Verwaltungsreformen in Österreich. (I.T.F.) Die Hauptverwaltung der österreichischen Bundesbahnen hat einen Entwurf zu einer Verwaltungsreform im Zentraldienst ausgearbeitet. In Wirklichkeit bleibt aber alles beim alten. Nur die Namen werden geändert. Die Fachdirektion z. B. heisst in Zukunft "Abteilung". Die bisherigen Unterabteilungen oder Gruppen sollen als Dezernate bezeichnet werden, usf. Wird der Entwurf angenommen (die österreichischen Eisenbahner werden von ihrem Mitspracherecht Gebrauch machen, um ihn zum Scheitern zu bringen), so bedeutet dies nur, dass der Verwaltungsapparat noch mehr kompliziert und die Vetternwirtschaft weitergetrieben wird.

Im Osten nichts als Sparmassnahmen. (I.T.F.) Ab 1. Januar 1932 wurde das Einkommen der lettlandischen Eisenbahner um 4-7% gekürzt. Sie haben ferner eine Krisenabgabe von 3 bis 20% des Gehalts zu leisten. Dieselbe ist für solche Bedienstete, die keinen Familienzuschlag erhalten, um 2-4% höher. Für ärztliche Behandlung und Arzneimittel im Falle von Krankheit, was ihnen bisher kostenlos gewährt wurde, haben nun die Eisenbahner 25-50% des Verdienstes beizusteuern.

Profite, welche die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten einstreichen. (I.T.F.) Die Betriebskosten der Eisenbahnen 1. Klasse der Vereinigten Staaten sind von 1930/31 um 707 Millionen Dollar zurückgegangen; dabei ist zu bedenken, dass im selben Jahre 221 635 Bedienstete ihre Stellung verloren haben. Dies bedeutet also eine Zinssteigerung von 9 Millionen Dollar. Kommentar überflüssig!

Rumänien im Vordertreffen...des Kapitalismus! (I.T.F.) Aus Rumänien erhalten wir folgende ebenso unglaubliche wie skandalöse Mitteilungen:

Wie wir schon berichtet haben, sind die Löhne des rumänischen Eisenbahnpersonals ab 1. Januar 1932 um 15% herabgesetzt worden. Die Direktion hat nun vor kurzem die Löhne der Werkstättenarbeiter um 25-30% gekürzt. Diese Arbeiter erhielten bisher eine Wohnungszulage von 300 bis 1900 Lei (ca. 7-46 Mk.) pro Monat, die jetzt um 50% verringert wurde. Die zwischen 200 und 400 Lei schwankende Steuerzulage ist überhaupt abgeschafft worden. Durch diese verschiedenen Massnahmen erfolgte eine weitere Kürzung der Arbeiterlöhne um 30%, sodass diese jetzt um 60% niedriger sind als die im Dezember 1931 bezahlten.

Im November 1931 erhielt ein in den Werkstätten beschäftigter Arbeiter für 187 Arbeitsstunden einen Lohn von 7 857 Lei (einschliesslich Zulagen), d. s. ungefähr 195 Mark. Im Dezember belief sich dieser Lohn für 172 Stunden auf 7 811 Lei (ca. 192 Mark), einschliesslich Zulagen. Dieser Lohn betrug im Januar 1932 nach Abschaffung der Zuschläge nur noch 3 252 Lei (ca. 80 Mark) für 168 Arbeitsstunden.

Ein Schlosser, der 5 144 Lei (ca. 110 Mark) in 184 Stunden, einschliesslich Zulagen, verdiente, erhielt nach Abschaffung derselben nur noch 2 612 Lei (ca. 65 Mark).

Zu der obigen Lohnabsetzung von 60% kommen noch 10% Lohn-, Strassen- etc. Steuer und 10% in Form von Beiträgen zur Pensions- und Krankenversicherung. Von dem was übrig bleibt können die Arbeiter nicht leben; sie machen Schulden und die Gläubiger lassen vielfach ihren "Lohn" pfänden. Mancher Arbeiter ist am Zahltag ein Schuldner der Direktion. Das ist die Rückkehr zur Sklaverei in einem Lande, das von sich behauptet, es gehöre zu den-jenigen Völkern des Westens, wo die meiste Kultur herrscht.

Unter dem Zepher des Generals Jonescu, Generaldirektor der rumänischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Trotz der Militärdiktatur des faschistischen Direktors Jonescu halten die rumänischen Eisenbahner wacker stand. Es treten stets neue Mitglieder der Organisation bei. Allein der Ortsgruppe Bukarest sind 1 000 Eisenbahner beigetreten, um zu zeigen, dass sie auf ihren Rechten und ihrer Freiheit, die ihnen ein General in rücksichtsloser Weise nehmen will, beharren. Um die ständig wachsende Eisenbahnerbewegung zu unterdrücken, hat der General Jonescu den Kollegen Virgil Lonescu, Vorsitzender der Eisenbahnerföderation, wegen einer Protestrede in Jassy fristlos entlassen. Das selbe Schicksal hat auch den Kollegen Munteau ereilt und der Lokomotivführer // auch ein eifriger Verbandsagitator, wurde in einen kleinen bessarabischen Ort straffversetzt.

Während dieser General die Arbeiter hungern lässt, erleiden die Eisenbahnen durch das seit Kriegsende herrschende Korruptionswesen Verluste, die in die Milliarden gehen! // Nicolaescu

Sonstige Transportarbeiter zu Land

Ein amerikanisches Geschworenengericht spricht sich gegen den Einmannwagen aus. (I.T.F.) Ein Geschworenengericht hatte vor kurzem den Führer eines Einmannwagens in Toronto zu verurteilen, weil er mit seinem Wagen eine Frau überfahren hatte, die noch am selben Tage den Verletzungen erlegen ist. Die Geschworenen sprachen den Führer schuldig, machten aber im Urteil die folgende Bemerkung: "Wir empfehlen, dem Eisenbahnrat nahezu legen, ein allgemeines Verbot der Einmannwagen zu erlassen, da diese eine ernstliche Gefährdung der Sicherheit bedeuten, denn ein Führer kann nicht mehrere Dinge zugleich tun."

Ein neuer Kollektivvertrag für die englischen Strassenbahner. (I. F.)

Wie bekannt tagte der paritätisch zusammengesetzten nationale für das Strassenbahngewerbe am 18. Februar d. J., um zu bestimmten Vorschlägen, welche die von ihm eingesetzte Verhandlungskommission eingebracht hatte, Stellung zu nehmen. Diese Vorschläge sind nun angenommen worden (eine am 14. Februar abgehaltene Versammlung der in der Strassenbahnerabteilung des englischen Transportarbeiterverbandes organisierten Arbeitnehmer hat ihre Vertreter im nationalen Rat dazu ermächtigt), sodass es zu einem neuen Vertragsabschlusse kam. Die Vereinbarung tritt mit der ersten Zahlperiode im April in Kraft und kann von den Vertragsteilen unter Einhaltung einer dreimonatlichen Frist gekündigt werden. Wie schon mitgeteilt, sieht der Vertrag eine Lohnkürzung für die Dauer eines Jahres vor, u. z. von 3/8 Penny pro Stunde für diejenigen, deren Wochenlohn 47 sh. 6d. (bis höchstens 54 sh.) übersteigt, und von 1/2 Penny pro Stunde für diejenigen, deren wochenlohn mehr als 54 sh. beträgt. Bediensteten mit einem Wochenverdienst von weniger als 47 sh. 6 d. erleiden keine Gehaltskürzung. Für Arbeitnehmer im Alter von unter 21 Jahren beträgt die Lohnherabsetzung 1 sh. pro Woche. In bezug auf die Arbeitszeit tritt keine Änderung ein, d. h. sie beträgt auch künftighin 48 Stunden bei einer wöchentlichen Arbeitszeit von durchschnittlich 6 Tagen. In besonderen Fällen kann aber nach einer Verständigung zwischen Direktion und Gewerkschaft die Arbeitszeit auf 51 Stunden durchschnittlich verlängert werden. Es wird auch weiterhin nach 12monatiger Beschäftigung ein jährlicher Urlaub von 8 Tagen gewährt.

Die besonderen Verhandlungen für den Bezirk London sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Kommission auch für die bei den französischen Lokal- und Strassenbahnen beschäftigten Ausländer. (I.T.F.) Unsere französische Transportarbeiter-Föderation hat bei der Kammer einen Gesetzentwurf eingereicht.

wonach auch die Ausländer bei den französischen Lokal- und Strassenbahnbetrieben in den Genuss der gesetzlich für die Kleinbahner vorgesehenen Pension kommen sollen. Um die Annahme der Vorlage zu beschleunigen, hat die Föderation dieserhalb bei der Kommission für Öffentliche Arbeiten, die innerhalb der Kammer besteht, dieserhalb interpelliert. Es wurde ihr der Bescheid, dass die Erledigung der ganzen Frage abhängt von der Unterzeichnung von Gegenseitigkeitsverträgen, die zwischen Frankreich und den beteiligten anderen Ländern abzuschliessen sind.

Vertragskündigung im Londoner Fuhr- und Speditionsgewerbe: (I.T.F.)
Mit der Kündigung des Tarifvertrages verlangen die Londoner Unternehmer des Fuhrgewerbes eine Neueinteilung der Kraftfahrzeuge und ganz bedeutende Lohnherabsetzungen. Der englische Transportarbeiterverband ist bereit, über esteres zu verhandeln, unter den Mitgliedern herrscht aber durchweg die Auffassung, dass im jetzigen Augenblick Forderungen auf Lohnkürzung ungerechtfertigt sind. Verhandlungen sind im Gange.

Die holländische Regierung will mit den Lohn- und Arbeitsbedingungen des Omnibuspersonals nichts zu tun haben. (I.T.F.) Der Hauptvorstand des holländischen Kraftfahrerverbandes (Nederl. Unie van Chauffeurs en overig Automobielpersoneel) hat sich s. Zt. an die 11 Provinzverwaltungen mit dem Antrag gewandt, die Konzessionserteilung an interkommunale Omnibusbetriebe von einer Genehmigung der Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals durch diese Provinzparlamente abhängig zu machen. Abgesehen von Forderungen sozialer und anderer Art bestand die "Unie" darauf, dass das Personal im Punkt Arbeitsverhältnisse auf gleichem Fusse mit den übrigen Verkehrsmitteln, nämlich den Eisen- und Strassenbahnen, behandelt werde. Nach vielen Bemühungen hatte schliesslich einer Provinzverwaltung grundsätzlich dem Antrage stattgegeben, interessierte Teile haben dagegen aber bei "De Kroon", d. i. die Königin, oder besser gesagt der Minister des Innern, Berufung eingelegt, der zur grossen Enttäuschung der Kraftfahrer stattgegeben wurde. Ihnen ist damit vorläufig der Weg zu einer diesbezüglichen Gesetzbestimmung abgeschnitten worden. Eine Hoffnung ist aber geblieben: die Staatliche Verkehrskommission hat die Einsetzung eines sog. Verkehrsrates empfohlen, der sich mit der gesamten Verkehrsregelung, auch mit den Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals, beschäftigen soll. Kommt dieser Rat zustande, so besteht die Möglichkeit, dass den Wünschen des Omnibuspersonals auf eine entsprechende gesetzliche Regelung doch noch Rechnung getragener wird.

Betriebsratswahl der Wiener Kraftdroschkenführer. (I.T.F.) Am 5. und 6. März fand bei der WAT, dem grössten Wiener Kraftdroschkenbetriebe, eine Betriebswahl statt. Es wurden 314 Stimmen abgegeben von denen 221 auf die freigewerkschaftliche Liste entfielen, d. s. Mandate. Die Christlichen haben eine "unpolitische" Liste eingebracht, auf die nur 87 Stimmen abgegeben wurden. Sie erhielten ein Mandat, während sie bisher 2 christliche Betriebsräte hatten. Mit freigewerkschaftlichen Kollegen waren 7 Mandate besetzt; der Rückgang ist dadurch zu erklären, dass vor einem Jahre in dem Betrieb noch 614 Kollegen beschäftigt waren, er musste aber eingeschränkt werden, sodass nur noch 332 Leute dort arbeiten. \neq rats

Ein Verkehrshistorisches Datum für die Luftschiffahrt. (I.T.F.)
Die Luftschiffahrt ist in eine neue Phase getreten: am 20. März begann die erste fahrplanmässig geregelte Fahrt des "Graf Zeppelin" nach Südamerika. Der erste Fahrplan für den transatlantischen Luftschiffverkehr kündigt vier Fahrten Friedrichshafen- Pernambuco mit genauen Abfahrts- und Ankunftsdaten sowie Fluganschlüssen an. Damit wurde das Luftschiff in die Reihe der Verkehrsmittel für eilige Post- und Frachtgüter eingereiht. Für Passagiere kostet die einfache Fahrt 2000 Mark. Hin- und Rückfahrt 3500 Mark. Die Gesamtkosten jedes Fluges werden auf 90 000 Mark geschätzt, davon wird 1/3 von der deutschen Regierung in Form einer Subvention beigesteuert.

Ein Erfolg für die rumänischen Hafentarbeiter. (I.T.F.) In Rumänien ist ein Gesetz über die Organisation der Hafentarbeiter erschienen. Zur möglichst wirksamen Bekämpfung der Erwerbslosigkeit unter den Hafentarbeitern wird ein Anwerbsystem eingeführt, wonach die Hafentarbeiter...

der Reihe nach zugeteilt wird. In jedem Hafen wird eine paritätische Kommission aus Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer und einem Vertreter der Hafenbehörden zusammengesetzt. Diese Kommission ins Leben gerufen, welche die Aufgabe hat, die Organisation und die Verteilung der Arbeit zu regeln!

Das Gesetz schreibt ferner vor, dass zur Beseitigung der Konkurrenz zwischen verschiedenen Arbeitergruppen in jedem Hafen einheitlich lautende Tarife eingeführt werden müssen. Durch das Gesetz wird auch die gewerbmässige Arbeitsvermittlung unmöglich gemacht, sodass sich keine Zwischenpersonen mehr mit der Anheuerung und Lohnauszahlung befassen dürfen. Verboten ist ferner die Auszahlung der Löhne in den Herbergen; sie hat in besonders dafür eingerichteten Lokalen zu erfolgen.

Die Wahlen zu den genannten paritätischen Kommissionen haben bereits stattgefunden. Die vom rumänischen Hafenarbeiterverband, Mitglied unserer Internationale, aufgestellten Kandidaten wurden alle gewählt. Von den abgegebenen 8619 Stimmen entfielen 6385 auf seine Listen. Die am Wahlkampf beteiligte gelbe Gewerkschaft ist also leer ausgegangen.

Der Lohnstreit in der holländischen Rheinschiffahrt. - (I.T.F.) Die Verhandlungen zwischen dem Transportarbeiterverband und den Rheinreedern, die einen Lohnabbau von 15% fordern, haben zu keinem Ergebnis geführt. Nun versuchen die Unternehmer, den Lohnabbau unter Umgehung des Verbandes doch durchzusetzen. Das Personal erhielt dieser Tage eine Aufforderung zur Unterzeichnung von individuellen Verträgen, worin ein Lohnabbau von 15% festgelegt wird. Die Reeder begründen ihren Schritt damit, dass der Transportarbeiterverband seine Zustimmung zum Lohnabbau verweigert. Damit wird den "Arbeitswilligen" eine Belohnung versprochen, während diejenigen, die den Vertrag nicht unterzeichnen wollen, als entlassen betrachtet werden.

Am 31. März hat der holländische Transportarbeiterverband eine Versammlung abgehalten, wo die Haltung des Verbandes festgesetzt wurde. Die Rheinschiffer, die die individuellen Verträge nicht unterschrieben haben, betrachten sich als ausgesperrt.

Die Lage der auf dem Genfer See beschäftigten Matrosen. (ITF) - Das Genfer See-Schiffahrtsunternehmen (Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman) macht infolge des zurückgegangenen Fremdenverkehrs, der beständig schlechten Witterungsverhältnisse und einer kurzsichtigen Leitung schlechte Geschäfte. Die Direktion hat mit Wirkung ab 1. Januar d.J. die ohnehin schon recht unzulänglichen Löhne des Personals (der die Stelle eines Zahlmeisters versiehende Bedienstete, der nur in der Saison arbeitet, verdient nur 350 schw. Fr. im Monat während eines halben Jahres, d.s. durchschnittlich 175 Fr. monatlich) herabgesetzt.

Der Direktor dieses Schiffahrtsbetriebes springt mit seinem Personal recht eigenmächtig um, weigert sich rechtswidrig, mit den Vertretern des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, dem die Matrosen angehören, zu verhandeln und schikaniert die Bediensteten wegen ihrer politischen und gewerkschaftlichen Auffassungen aufs äusserste.