



PRESSEBERICHT

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

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE, No. 8
SOWIE IN ESPERANTO

Amsterdam, den 16. April 1932

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

Eisenbahner

Das grosse Elend der deutschen Eisenbahner. (I.T.F.) Zahlreiche Arbeiter (nicht zu reden von den Beamten) der Reichsbahn arbeiten 54 bis 60 Stunden pro Woche und Tausende von Kurzarbeitern verdienen pro Woche 6 bis 8 Mark! Nun will die Reichsbahnverwaltung statt einer Verkürzung der Arbeitszeit bis zum 1. Oktober 18 000 Werkstättenarbeiter und 29 000 Streckenarbeiter entlassen. Die Werkstätten von Magdeburg-Buckau sind bereits geschlossen und damit wurden viele Arbeiter, darunter solche mit 24jähriger Dienstzeit, zur Untätigkeit verurteilt und ins Elend gestürzt.

Sind die französischen Staatsbahnen noch nationalisiert? (I.T.F.) Die französischen Staatsbahnen haben beschlossen, ihre Materialwerkstätten in Orléans aufzuheben. Mit der Ausführung der Arbeiten wird nun die Paris-Orléans-Bahngesellschaft betraut werden. Den französischen Staatsbahnen sieht man nicht mehr an, dass sie verstaatlicht sind.

Nichts als Entstaatlichung! (I.T.F.) Die grossen Werkstätten der rumänischen Staatsbahnen in Nord-Bukarest sind geschlossen worden. Künftig werden sämtliche Arbeiten von der Privatindustrie ausgeführt. Und dann wird noch behauptet, die rumänischen Eisenbahnen seien Staatsunternehmen.

Das Defizite der rumänischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Ende 1931 betrug das Defizit der rumänischen Staatsbahnen auf eine Milliarde Achthundert Millionen Lei (ca. 44 Millionen Mark). General Jonescu, Generaldirektor der rumänischen Eisenbahnen, schreibt diesen Verlust grossenteils Transporten zu, die "aus Staatsgründen" auf Rechnung verschiedener Behörden vorgenommen wurden. Wer sieht nicht, dass es sich hier um Militärtransporte handelt?

Gehaltsabbau bei den holländischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Die holländischen Eisenbahnen haben nach einer Behauptung der Eisenbahndirektion im laufenden Jahre mit einem Verlust von 20 Millionen Gulden (ca. 34 Millionen Mark) zu rechnen. Die Direktion will jetzt natürlich zu dem Universalheilmittel "Gehaltskürzung" greifen. Wenn die Regierung ihr Vorhaben durchsetzen kann -- die holländischen Eisenbahner werden sich dagegen energisch wehren --, würden die Gehälter ab 1. Juli um 10% vermindert.

Die Überkapitalisierung der englischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Die Betriebsüberschüsse, welche die drei englischen Eisenbahngesellschaften London Midland and Scottish Railway, London North Eastern Railway und die Great Western Railway erzielt haben, reichten nicht einmal zur Verzinsung ihrer Schuldverschreibungen aus, sodass die erstere und letztere ihre Reserven in Anspruch nehmen müssen. Überdies wurden für 400 Millionen £ Eisenbahn-Aktien im Jahre 1931 keine Dividenden ausgeschüttet. Nach dem Manchester Guardian beträgt heute der Börsenwert von Aktien im Nominalwert von 100 Millionen £ nur 18 Millionen £.

Die Ursache vieler Eisenbahnunfälle. (I.T.F.) In Frankreich haben, von einigen Bahnhöfen abgesehen, alle Signalwärter einen 12stündigen Arbeitstag. Es muss eine ununterbrochene Dienstschrift am Tage (von 6 - 18 Uhr) und eine solche bei Nacht (von 18 bis 6 Uhr) abgelegt werden. Diese 12 Stunden gelten als 10 Stunden Dienstbereitschaft! Es ist den Beamten verboten, ihren Posten zu verlassen. Man kann nie oft genug betonen, wie sehr solche Methoden, welche nur darauf abgestellt sind, Personal zu ergötzen, die Sicherheit gefährden.

Geringe Verbesserung der Verhältnisse in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Die Baltimore and Ohio-Eisenbahngesellschaft hat 560 entlassene Arbeiter wieder eingestellt und lässt nun 4 Tage (32 Stunden) statt wie bisher 5 Tage (40 Stunden) arbeiten.

*

Berichtigung. In der letzten Nummer des Presseberichtes, Seite 2, muss es in der Notiz über die Sparmassnahmen bei den lettländischen Eisenbahnen heissen: "Im Falle von Krankheit müssen die Eisenbahner die Kosten für ärztliche Behandlung und Arzneimittel, was ihnen bisher kostenlos gewährt wurde, in Höhe von 25-50% tragen".

Sonstige Transportarbeiter

Die Pensionen der französischen Kleinbahner. (I.T.F.) Am 23. März d. J. hat der französische Senat ein bereits von der Kammer am 23. Dezember v. J. angenommenes Gesetz, wodurch das Gesetz vom 22. Juli 1922 über die Pension der Kleinbahner geändert wird, bekräftigt. Nachstehend die wichtigsten Vorteile, welche dem Personal durch dieses Gesetz gesichert wurden: Ausdehnung des Gesetzes auf die Bediensteten der Departements-Omnibuslinien, welche/direkter Verwaltung stehen oder von einem durch ein Departement oder eine Gemeinde konzessionierten Unternehmen betrieben werden; Erhöhung des bei Errechnung der Pension zugrunde gelegten Höchstlohnsatzes von 18 000 auf 24 000 Franken pro Jahr; Ausdehnung des Gesetzes auf die Bediensteten, welche während des Krieges in den besetzten Gebieten gewohnt haben; diesen werden die Kriegsjahre ganz oder teilweise angerechnet; sofern dies zur Erlangung der Pension, die frühestens 15 Jahre nach Zugehörigkeit zur Pensionskasse gewährt wird, erforderlich ist; Erhöhung des Pensionszuschlages, welcher durch das Gesetz vom 31. März 1928 vorgesehen ist, in dem Sinne, dass die Bediensteten von jetzt ab Anspruch auf eine Erhöhung haben, die notwendig ist, um pro Dienstjahr -- nach Abzug des ersten -- ein Sechzigstel (früher 1/75) des Durchschnittsgehaltes der drei letzten Dienstjahre zu erlangen. / unter

Strassenbahnen und Omnibus. (I.T.F.) Die Organisationen der Strassenbahner und Eisenbahner Hollands haben sich mit einem Gesuch an die Regierung gewendet, worin sie darauf hinweisen, welche Gefahren die Konzessionierung von Omnibuslinien für die Strassenbahnunternehmen in sich birgt. Sie verlangen, dass nur die Regierungen zur Erteilung solcher Konzessionen zuständig sein und dass ihnen dabei eine beratende Körperschaft, ein Verkehrsrat, zur Seite stehen solle. Zur Bekräftigung und Unterstützung ihres Verlangens führten die Organisationen zwei Beispiele solcher Konzessionen an, wo die Omnibuslinien auf parallelen Strecken mit Lokalbahnen einen scharfen Konkurrenzkampf eröffnet haben und letzteren dadurch Verluste entstanden sind, die dann eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen des Personals zur Folge hatten.

Erneuerung des Reichsmanteltarifvertrages für die deutschen kommunalen Strassenbahner. (I.T.F.) Am 30. April läuft der Tarifvertrag für die kommunalen Strassenbahner Deutschlands ab. Die Verhandlungen über den Neuabschluss werden Mitte April geführt werden. Auch die Lohnsätze sind in den meisten Bezirken zum 30. April gekündigt worden. Die Verhandlungen darüber finden bezirksweise statt. Sicher ist, dass den Organisationen ein schwerer Kampf mit den Arbeitgebern bevorsteht.

45-Stunden-Woche im Strassenbahnbetrieb von Halle- Deutschland. (I.T.F.) Nach Verhandlungen mit der Halleschen Strassenbahndirektion ist beschlossen worden, dass 27 Bedienstete im Alter von 60 und 65 Jahren pensioniert werden. Um die Entlassung von weiteren 53 Kollegen zu verhindern, wurde beschlossen, ab 1. April die Arbeitszeit von 48 auf 45 Stunden in der Woche herabzusetzen. Die Betriebsleitung wird ferner mit den Arbeiterräten Vereinbarungen treffen über die Festsetzung der Schicht- und Dienstpläne sowie der Bezahlung von Überstunden und Abfeiern derselben.

Das schweizerische Automobilgesetz angenommen. (I.T.F.) Mit 106 gegen 10 Stimmen, also mit einem Verhältnis von 10:1, wurde das Bundesgesetz über den Automobil- und Fahrradverkehr am 11. März vom Nationalrat angenommen. Darnach hatte es noch den Ständerat zu passieren; dort sprachen sich nur 20 Landesvertreter für das Gesetz aus, bei 10 Stimmenthaltungen. Die Zeitpunkt des Inkrafttretens bestimmt

der Bundesrat, nachdem die bis zum 14. Juni laufende Referendumsfrist verstrichen ist. Unsere schweizerischen Kollegen kämpfen schon seit zwanzig Jahren für eine Beseitigung der sog. Konkordate, die Raum zu kleinlichen polizeilichen und steuerpolitischen Schikanen gaben. Anscheinend wollen nun aber die Befürworter des ungehemmten Strassenverkehrs die Referendumsfrist nicht unbenutzt verstreichen lassen. Die Chambre Syndicale Suisse de L'Industrie de l'Automobile hat bereits eine Resolution gefasst, sich jeder Beschränkung der Konkurrenz des Lastwagens mit allen Mitteln zu widersetzen. Bekanntlich sieht ein Artikel des Gesetzes eine spätere bundesgesetzliche Regelung der Arbeits- und Ruhezeit der Kraftfahrer vor. Die wichtigsten Vorschriften des Gesetzes werden wir, soweit sie für die Kraftfahrer von Interesse sind, in der April-Nummer unserer "I.T.F." besprechen.

Flugzeugführerstreik in Nordamerika. (I.T.F.) In der Märznummer des Organs des amerikanischen Gewerkschaftsbundes wird über einen Streik der Flugzeugführer der Century Air Line berichtet, die ihnen eine Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsbedingungen aufzwingen will. Es sind bereits Lohnkürzungen von \$ 350 monatlich auf \$ 160 - 200 vorgenommen worden. Ein Vertreter der Gesellschaft hat kaltblütig erklärt, sie würden zu dieser Lohnkürzung schreiten, um die schlechte Lage auf dem Arbeitsmarkt auszunutzen. Er sagte: "Es gibt hierzulande nur 750 Stellen für Flugzeugführer und mehrere tausend Piloten suchen Stellung. Wir können sie deshalb zu einem vorteilhaften Preise bekommen. Wir richten uns nur nach dem Gesetz von Angebot und Nachfrage."

Die Flugzeugführer haben sich zu einer International Airline Association zusammengeschlossen, die auch dem Amerikanischen Gewerkschaftsbund angehört. Derselbe unterstützt den Kampf des Flugzeugführerverbandes mit allen Mitteln.

Goldtransporte durch die Luft. (I.T.F.) In Venezuela (an der Nordküste Südamerikas) werden seit kurzem zum ersten Mal Flugzeuge benutzt, um im Bergbau gewonnenes Gold von der im Landinnern gelegenen Stadt Bolivar nach der Küste zu bringen.

Seeleute und Binnenschiffer

Kündigung von Kollektivverträgen in der deutschen Binnenschifffahrt. (I.T.F.) In der letzten Zeit wurde eine ganze Reihe von Kollektivverträgen in der deutschen Binnenschifffahrt gekündigt. Die Unternehmer in der Elbeschifffahrt und der Märkischen Schifffahrt kündigten die Kollektivverträge zum 30. April. Auch in der Oderschifffahrt wurde der Kollektivvertrag gekündigt. Die Unternehmer in der Rheinschifffahrt kündigten den Vertrag ebenfalls zum 30. April und versuchten, die Vertragspflicht abzuschütteln. Sie tun es zu dem Zwecke, um den Schiffen beliebige Arbeitsbedingungen diktieren zu können. Dabei geben sie Millionen für die Unterstützung der Hitler-Bewegung aus.

Der Lohnstreit in der holländischen Rheinschifffahrt. (I.T.F.) Die Lage in der holländischen Rheinschifffahrt hat sich nach dem 1. April sehr verschärft, da der Kollektivvertrag an diesem Tage abgelaufen ist und die Unternehmer einen neuen Vertrag nur abschliessen wollen, wenn das Personal eine 15%-ige Lohnherabsetzung annimmt. Da es zu keiner Verständigung gekommen ist und die Unternehmer ihre Forderungen durch individuelle Verträge durchsetzen wollen, sind die Schleppschiffer auf dem Rhein ab 1. April in einen Streik getreten.

Heuerkürzungen für die belgischen Seeleute. (I.T.F.) Die belgischen Reeder haben vor 2 Monaten eine Heuerkürzung von 20% gefordert. Bei Verhandlungen im Rat für Seeschifffahrt hat der Vorsitzende eine Verminderung von 5% vorgeschlagen, der nach 3 Monaten eine weitere in Höhe des gleichen Betrages folgen sollte. Infolge der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse sah sich der belgische Seemannsverband gezwungen, in diese Kürzung einzuwilligen. Die Reeder beharrten aber auf ihrer Forderung auf eine 20%ige Herabsetzung. In einer am 11. d. M. abgehaltenen Sitzung einigte man sich auf einen weiteren Vorschlag des Vorsitzenden, wonach die Heuern ab 16. April um 10% herabgesetzt, und am 16. Juli eine neue Kürzung in Kraft treten soll. Es gelten jetzt folgende Heuersätze

Grosse SchifffahrtKüstenschifffahrt

Vom 16. April bis 16. Juli 1932 ^{Ab} 15. Juli 1932 Vom 16. April bis 15. Juli 1932 Ab 16. Juli 1932

Zimmermann	1113	1050	1113	1050
Bootsmann	1077	1017	1077	1017
Vollmatrose	388	837	822	777
Leichtmatrose	435	411	402	378
Decksjunge	327	309	327	309
Hilfskesselwärter	1053	993	1011	957
Schmierer	1023	966	1011	957
Heizer und Trimmer	954	903	921	870
Trimmer	861	813	789	744

Bei einer Bemannung bis zu 21 Mann

Bei einer Besatzung von über 21 Mann

Obersteward	1128	1065	1164	1098
Erster Koch	1008	951	1074	1014
Messraumsteward	693	654	723	684
Koch-Gehilfe			642	606
Steward-Gehilfe			642	606
Kajütenjunge			327	309
2. Koch und Bäcker			798	753

Küstenfahrt (Europa, zwischen Finistère, Kopenhagen und Kiel)

Bis zu 15 Mann Über 15 Mann

Über 21 Mann

16. April 1932 16. Juli 1932 16. April 1932 16. Juli 1932 16. April 1932 16. Juli 1932

Koch und Obersteward	1065	1008	1128	1065	1164	1098
Koch	975	921	1008	951	1032	975

Bei den Verhandlungen erklärten die Vertreter der belgischen Seeleute, dass die Organisation versuchen werde, die verlorenen 15% wieder zu erlangen, sobald sich die Verhältnisse bessern werden. Die neuen Sätze sind bis auf weiteres gültig.