

PRESSEBERICHT

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

No. 15.

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

22. Juli 1932.

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

Resolution des Kongresses englischer Eisenbahner über die politische Lage.

Der am 4. bis 9. Juli in Folkestone stattgefundene Kongress des englischen Eisenbahnerverbandes (N.U.R.) hat folgende Resolution über die politische Lage einstimmig angenommen:

"Der Kongress stellt mit Bedauern fest, dass infolge des Misserfolges der Kandidaten des Eisenbahnerverbandes bei den Parlamentswahlen im Jahre 1931 das Eisenbahnpersonal zum ersten Mal nach 30 Jahren ohne parlamentarische Vertretung ist, besonders als Folge der Haltung von vier früheren Mitgliedern der Arbeiterregierung, die sich mit den Liberalen und den Konservativen verbunden haben, in dem erbitterten Versuch, die Arbeiterpartei um die gesamte parlamentarische Vertretung zu bringen. Der Kongress erklärt, dass diese Regierung ein Versagen und eine Gefahr für das Wohl des Volkes nach innen und nach aussen bedeutet. Er ruft deswegen alle Arbeiter auf, sich zu einer energischen politischen Aktion zusammenzuschliessen, um anstelle der jetzigen reaktionären Regierung eine Arbeiterregierung zu errichten, die die jetzige veraltete kapitalistische Ordnung in eine sozialistische überführen wird, als die einzige Hoffnung auf den sozialen und wirtschaftlichen Fortschritt."

Ferner wurde zu dieser Resolution folgende Ergänzung ebenfalls einstimmig angenommen:

"Wir sind entschlossen, unsere ganze wirtschaftliche Macht einzusetzen, um der Kriegspolitik der jetzigen Regierung Einhalt zu tun."

EISENBAHNER

Die Löhne der Eisenbahner müssen herunter! (ITF) Die Krise der französischen Eisenbahnen verschärft sich. Die Gesellschaften haben Personal abgebaut. Im Jahre 1931 hat die Südbahngesellschaft 1600 Bedienstete entlassen. Um das fehlende Geld zurückzugewinnen, beabsichtigt man zum Lohnabbau Zuflucht zu nehmen. Wohin verschwindet das Geld, wodurch die französischen Eisenbahnen saniert und verstaatlicht werden könnten? Der Staat borgte Polen 215 Millionen, an Jugoslawien 515 Millionen, an Ungarn 453 Millionen, an die Tschechoslowakei 560 Millionen, 901 Mill. an die Bank von Elsass, 2035 Mill. an die Nationale Kreditbank, 271 Mill. an die Compagnie Générale Transatlantique, 270 Mill. an Messageries Maritimes und 880 Millionen an die Eisenbahnen, die in keiner Weise dem Personal zugute kommen, sondern an erster Stelle die jetzigen Missstände bei den Eisenbahnen unterstützen.

Die Schweiz und die Wirtschaftskrise. (ITF) Obwohl einmal der französische Oekonome Charles Gide erklärt hatte, dass die Schweiz eine Insel des Wohlstandes inmitten der Wirtschaftskrise bleiben werde, ist diese Insel nunmehr versunken. Die Regierung muss folgende Industrien durch Subventionen stützen: Uhrenindustrie, feinmechanische Industrie, Hotelbetriebe etc. Der Generalsekretär des Schweizerischen

Eisenbahnverbandes, Gen. R. Bratschi, hat dem Parlament einen Antrag unterbreitet, wonach die Verkehrsbetriebe, die infolge des Rückganges des Fremdenverkehrs in Gefahr gerieten, auf dieselbe Weise unterstützt werden sollen, wie die anderen Industrien.

Das Vorgehen der belgischen Eisenbahngesellschaft. (ITF) Vom 15. bis 30. Juni sind in Belgien 700 Bahnunterhaltungsarbeiter entlassen worden. Unter ihnen befinden sich viele, die seit 1919 im Eisenbahndienste stehen. Die geltende Dienstordnung erlaubte es, dass diese Arbeiter 13 Jahre im aktiven Dienst stehen konnten, ohne dass sie als ständige Bedienstete ernannt wurden. Sie wurden einfach als neu eingetretene Arbeiter entlassen. Die öffentliche Unternehmung, welche die belgische Eisenbahngesellschaft ist, hat den privaten Unternehmern ein sehr schlechtes Beispiel gegeben. Die Organisation des Personals hat bei der Verwaltung Protest erhoben.

Aber die Löhne wurden doch um 20% herabgesetzt. (ITF) Die Interstate Commerce Commission in den Vereinigten Staaten veröffentlichte über die Einkünfte der Eisenbahndirektoren folgendes: Der Direktor der Southern Pacific Ry bekommt 135.000 Dol. im Jahre; der Pennsylvania Ry 121.000 Dol. (früher hatte er 135.000, sein Gehalt wurde jedoch "herabgesetzt"). Der Direktor der Baltimore and Ohio Ry bekommt 120.000 Dol., der Missouri Pacific 105.165 Dol.; dann folgen die Direktoren der Illinois Central, Union Pacific, Delaware and Hudson, Chesapeake and Ohio mit je 90.000 Dol. etc.

Abbau in England. (ITF) Die englische Eisenbahngesellschaft Southern Ry kündigte zum 1. August 200 jungen Mädchen, die bei der Verwaltung beschäftigt sind.

Ungleiche Behandlung der Rassen in Indien. (ITF) Folgende Vergleichsziffern über die Bewegung des Personalbestandes bei der Great India Peninsular Ry in den letzten zwei Jahren gibt darüber ein klares Bild:

	Fest angestellte Bedienstete		nicht fest angestellte Bed.	
	1929/1930	1930/1931	1929/1930	1930/1931
Europäer	185	179	469	509
Inder	32	26	90.504	76.927
Musulmanen	6	8	14.214	12.053
Anglo-Inder	11	8	2.100	1.945
Andere	11	9	5.479	4.737

Zeitweilige Schliessung der Werkstätten in Lemberg (Polen). (ITF) Die Eisenbahnwerkstätten in Lemberg, in denen 2000 Arbeiter beschäftigt sind, wurden am 18. Juli auf 2 Wochen geschlossen. Die Arbeiter bekamen für diese Zeit unbezahlte Ferien. Die Massnahme wird mit dem "Mangel an Arbeit" begründet. Die Eisenbahner sind jedoch anderer Meinung. Sie wissen, dass es Arbeit in Hülle und Fülle gibt; aber die Eisenbahnverwaltung vergibt lieber ihre Reparaturarbeiten an private Firmen, während sie ihre eigenen Werkstätten schliesst.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Streik der Kraftroschkenlenker in der Schweiz. (ITF) Am 8. Juli sind die Züricher Kraftroschkenlenker in Streik getreten. Die Unternehmer hatten, wie wir bereits gemeldet haben, die Tarifverträge zum 1. Juli gekündigt und verlangten einen Lohnabbau von 20%. Sie wollten sich später zwar "nur" mit 10% begnügen, das Personal wies jedoch auch diese Forderung ab. Nachdem eine Verständigung vor dem Städtischen Einigungsamt nicht erzielt worden war, haben die Kraftroschkenlenker zum Streik gegriffen und gegen die in Betracht kommenden Betriebe die Sperre verhängt.

Auch in Basel beabsichtigten die Unternehmer einen Lohnabbau durchzusetzen. Angesichts der entschlossenen Haltung der Kraftfahrer mussten sie jedoch nachgeben; der abgelaufene Tarifvertrag wurde auf weitere 2 Jahre verlängert und der garantierte Lohn bleibt unverändert.

Ein kurzer Streik der Kraftdroschkenlenker in Amsterdam. (ITF) In Amsterdam ist am 11. Juli unter den organisierten Kraftdroschkenlenkern ein kurzer Proteststreik gegen die Schmutzkonzurrenz seitens der unorganisierten Selbstfahrer ausgebrochen. Die letztgenannten dürfen zwar nicht stationieren, streifen aber durch die Strassen und werben so die Fahrgäste. Die organisierten Kraftdroschkenlenker beschwerten sich darüber, dass die Polizei gegen die Selbstfahrer nicht streng genug vorgeht und als die Gemeindeverwaltung einigen von ihnen Erlaubnis zum Stationieren geben wollte, haben die Kraftdroschkenlenker beschlossen, dagegen zu protestieren. Nachdem der massgebende Stadtrat versprochen hatte, dass gegen die Selbstfahrer streng vorgegangen und dass die Erlaubnis zum Stationieren nicht an Personen sondern nur an Unternehmungen gegeben wird, haben die Kraftdroschkenlenker die Arbeit wieder aufgenommen.

Eine fortschrittliche Betriebsordnung für das Wiener Kraftdroschken-gewerbe. (ITF) Die sozialistische Wiener Gemeindeverwaltung hat den zuständigen Stellen eine neue Betriebsordnung für das Kraftdroschken-gewerbe zur Begutachtung vorgelegt. Diese Betriebsordnung, die auf das Antreiben der Organisation des Personals zusammengestellt wurde, trägt im weitgehendsten Masse den Wünschen des Personals Rechnung. U.a. sollen alle Privilegien in Bezug auf die Standplätze verschwinden, die Kraftfahrer sollen mindestens 21 Jahre alt sein, die Berufsprüfung wird vor einer Kommission, der auch Vertreter der Kraftfahrer angehören, vorgenommen, die Arbeitszeit wird festgesetzt und auf ihre Einhaltung geachtet u.a.m. Die neue Betriebsordnung zeugt von dem sozialen Geist, der in der Wiener Gemeindeverwaltung herrscht.

Der Kollektivvertrag für die deutschen Strassenbahner verlängert. (ITF) Nach den am 27. und 28. Juni in Hanover geführten Verhandlungen wurde der Kollektivvertrag für Bedienstete in kommunalen Strassenbahnbetrieben in der jetzigen Form bis 30. September verlängert; zu diesem Zeitpunkt läuft er ohne vorherige Kündigung ab. Im August werden in Nürnberg weitere Verhandlungen geführt.

Gesetzesentwurf über die Zusammenarbeit der Londoner Verkehrsbetriebe. (ITF) Nach einer Zeit der Unsicherheit bezüglich des Schicksals des Gesetzesentwurfs über die Zusammenarbeit aller Londoner Verkehrsbetriebe (der während der Regierungszeit der letzten Arbeiterregierung eingebracht wurde), scheint seine Annahme bevorzustehen. Das Parlament wird sich mit dem Entwurf gleich nach der Eröffnung der nächsten Sitzungsperiode beschäftigen. Da die Untergrundbahn-Gesellschaft ihre ursprünglich ablehnende Haltung aufgegeben hat, ist die Annahme des Gesetzes zu erwarten.

Die Rückgabe der Pariser Verkehrsbetriebe an den früheren Koncessionär. (ITF) Nach einer zweimaligen Zurückweisung des Grundsatzes der Kommunalisierung und auch zweimaliger Ablehnung der Verpachtung der Verkehrsbetriebe (zum letzten Mal noch am 12. Juli) an die Gesellschaft der kommunalen Verkehrsbetriebe in Paris und Umgebung (STCRP), hat der Departementsrat der Seine in seiner Sitzung vom 19. Juli mit 54 gegen 45 Stimmen beschlossen (früher war die Anzahl der Gegenstimmen 60), einen neuen Vertrag mit der STCRP abzuschliessen. Trotz des Widerstandes der sozialistischen Abgeordneten ist die Versammlung, der ewigen Diskussionen müde und in dem Wunsch, sie abzuschliessen, auf die Intervention des Präfekts eingegangen, der darauf hingewiesen hat, dass die STCRS jetzt einen vorteilhafteren Antrag stelle; sie hat sich damit einverstanden erklärt, dass sie die Kündigung des Vertrages im Jahre 1937 annehmen werde, wenn in drei vorausgegangenen Jahren Ersparungen in der Höhe von 75 Millionen nicht erzielt werden und ist auch mit der Schaffung eines Ausschusses für die Zusammenarbeit der Verkehrsbetriebe einverstanden. Trotz der Bemühungen des Genossen Sellier ist die Aufnahme von Personalvertretern in den Ausschuss nicht erzielt worden.

Grossbritannien und die Ratifizierung des internationalen Abkommens zum Schutze der Hafnarbeiter. (ITF) Im britischen Innenministerium wird demnächst eine Sitzung stattfinden, die untersuchen soll, in-

wieweit das von der letzten Internationalen Arbeitskonferenz angenommene internationale Abkommen zum Schutze der Hafendarbeiter mit der diesbezüglichen Gesetzgebung in Grossbritannien in Einklang gebracht werden kann. Falls eine Einigung zwischen den interessierten Parteien zustande kommt, steht der Ratifizierung nichts im Wege.

Ein Konflikt im Wiener Hafen. (ITF) Nachdem die Hafendarbeiter auf die Forderung der Betriebsgemeinschaft der Donauschiffahrtsgesellschaften auf eine Erhöhung der Arbeitsleistung ohne entsprechender Erhöhung der jetzt schon niedrigen Löhne nicht eingehen wollten, wurden am 12. Juli in Wien 24 Hafendarbeiter entlassen. Die Folge davon war ein Solidaritätsstreik aller Hafendarbeiter am nächsten Tag. Am 14. Juli ist die Arbeit wieder aufgenommen worden; am selben Tag fanden zwischen den Vertretern der Gesellschaften und des Freien Gewerkschaftsverbandes, der zuständigen Organisation der Hafendarbeiter Verhandlungen statt, wobei vereinbart wurde, dass alle entlassenen Arbeiter am 18. Juli wieder eingestellt werden.

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE

Neuabschlüsse von Tarifverträgen in der deutschen Binnenschiffahrt. (ITF) In der westdeutschen Kanalschiffahrt, der Rheinschiffahrt und im Gebiet der Elbe, Oder und der märkischen Wasserstrassen sind abgelaufene Tarifverträge erneuert worden. Die Bestimmungen der neuen Verträge bleiben im Vergleich zu den alten Verträgen im grossen und ganzen unverändert.

Die Unternahmer im Elbegebiet haben gleichzeitig die Lohnvereinbarung zum 31. Juli gekündigt.

Die Auszahlung der Heuern in Frankreich. (ITF) Der Artikel 54 des Gesetzes vom 13. Dezember 1926 bestimmt, dass die Heuern der französischen Seeleute unter Beisein eines Vertreters der Schiffahrtsbehörde ausbezahlt werden müssen. Gewöhnlich werden die Heuern im Anmusterungsbüro ausbezahlt, wohin Vertreter der Seeleuteorganisationen freien Zutritt haben. Nur die Compagnie générale transatlantique hält sich nicht an dieser Regel; seit 1921 werden in Havre die Heuern an Bord der Schiffe ausbezahlt, wobei es den Vertretern der Seeleuteorganisationen verwehrt wird, bei der Auszahlung zugegen zu sein. Der Sekretär der französischen Seeleute-Föderation richtete an den zuständigen Minister ein Schreiben, worin er um Ergreifung energischer Massnahmen gegen diese Praktiken ersucht.

Neuer Kollektivvertrag in Schweden. (ITF) Zwischen dem schwedischen Heizerverband und der Vereinigung der Motorschiffsbesitzer wurde ein Kollektivvertrag abgeschlossen. Der Vertrag sieht für eine gewisse Anzahl der Arbeiter eine Heuererhöhung sowie verschiedene andere Verbesserungen vor.

Die Arbeitszeit der norwegischen Seeleute. (ITF) Nach einer Abänderung des Gesetzes vom 9. Juni 1919 über die Arbeitszeit an Bord von Schiffen, die am 9. Juni vom Parlament trotz des Widerstandes der Arbeiterpartei angenommen wurde, ist die Arbeitszeit der Seeleute in Häfen tropischer Gebiete von 7 auf 8 Stunden pro Tag verlängert worden.

Bemannungsskala in Norwegen. (ITF) Die norwegische Regierung hat die Verordnung vom 1918 über die Bemannungsskala abgeändert. Künftig können die Anmusterungsbehörden für jeden einzelnen Fall die nötigen Entscheidungen treffen.