



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. 19

Amsterdam, den 2. Sept. 1932
MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

EISENBAHNER

Ende der griechischen Staatseisenbahnen? (ITF) Der Eisenbahnsachverständige, der vom Völkerbunde delegiert wurde zur Untersuchung der finanziellen Lage der griechischen Staatseisenbahnen, hat soeben seinen Bericht erstattet. Er empfiehlt, die Eisenbahnen in die Hände einer staatlichen Gesellschaft -- nach Art der Belgischen Eisenbahn-Gesellschaft -- zu geben.

Immer noch weitere Personalentlassungen? (ITF) Die Sparmassnahmen, die die Ostbahnen der Vereinigten Staaten nach der Fusion durchzuführen gedenken, werden, nach dem Zugeständnis Mr. Willards -- des Generaldirektors der "Baltimore" und "Ohio" -- selbst, zu 80% durch Personaleinsparung erreicht.

Ein trostloses Bild. (ITF) Bestand und Löhne des Personals der Eisenbahnen 1. Klasse (Eisenbahnen, deren Betriebseinnahmen eine Million \$ übersteigen) in den Vereinigten Staaten:

<u>Zahl der Angestellten</u>		<u>Indexzahl</u>
15. April	1929 : 1.649.000	100
" "	1930 : 1.555.000	94
" "	1931 : 1.315.000	80
" "	1932 : 1.052.000	65
<u>Gesamtsumme der Löhne (in Dollars)</u>		
April	1929 : 233.277.000	100
"	1930 : 217.705.000	93
"	1931 : 179.681.000	77
"	1932 : 126.469.000	54

Die Verstaatlichung der holländischen Eisenbahnen macht weitere Fortschritte. (ITF) Die Hauptlinie Utrecht-Amersfoort-Zwolle ist, obwohl sie schon durch die Niederländische Staatsbahn betrieben wird, das Eigentum der "Zentralbahn". Am 15. Juli 1933 wird diese Gesellschaft aufgelöst und die Linie wird dann ebenso wie die Linien Zwolle-Kampen und Dolder-Baarn endgültig verstaatlicht sein. Diese Verstaatlichung wird ein Ersparnis von hfl.160.000 nach sich ziehen. /Kleinbahn

Warum die polnische Anleihe von 300 Millionen französischen Franken noch nicht zu Stande gekommen ist. (ITF) Ein Kredit von 300 Millionen Franken sollte von dem Konzern Schneider-Creusot bewilligt werden zur Errichtung einer strategischen Eisenbahnlinie von Oberschlesien nach Gdingen. Der Schneider-Konzern, der in Polen die Hochöfen Huta Bankowa besitzt, wollte dieser einzigen Unternehmung den bedeutenden Schienenauftrag reservieren und auf diese Weise ihr Geschäft machen. Die polnische Regierung will, dass der Auftrag verteilt wird unter die Unternehmungen, die das Polnische Syndikat der Schwerindustrie formen. Darum hat der Schneider-Konzern den Kredit durch die Französisch-Polnische Bank ("Banque Franco-Polonaise"), die ihm angegliedert ist,

Der Autobusdienst der tschechischen Bahnen. (ITF) Ende 1931 besaßen die tschechischen Eisenbahnen 160 Autobusse, die auf 80 Linien mit einer Gesamtlänge von 2600 km. verkehrten. Die Zahl der beförderten Passagiere hat 4 Millionen erreicht. Ende 1932 wird die Zahl der Autobusse 260 betragen und die betriebene Strecke wird sich auf insgesamt 4000 km. belaufen.

Die Arbeitsdienstpflicht in Deutschland. (ITF) Wenn die Arbeitsdienstpflicht in Deutschland eingeführt würde, dann würde der Streckenunterhaltungsdienst der Reichsbahn sich zu 30% aus ständigen Arbeitern und zu 70% aus Arbeitsdienstpflichtigen zusammensetzen.

Die Forderungen der weiblichen Angestellten der französischen Nordbahn. (ITF) Die weiblichen Angestellten der Nordbahn verlangen:

- 1.) Eine Entlohnung, die derjenigen der Männer gleichkommt (gleiche Arbeit - gleicher Lohn)
- 2.) Die gleichen Transportbegünstigungen
- 3.) Die Uebertragung der Pension auf den Gatten oder die Hinterbliebenen.

Eine Drohung. (ITF) Die irischen Eisenbahngesellschaften haben die augenblicklich geltenden Löhne gekündigt. Sie verlangen eine 20%ige Herabsetzung.

Ein Skandal bei der Reichsbahn. (ITF) 350.000 Arbeiter der Reichsbahn arbeiten 54-57 Stunden wöchentlich (61-93 Dienststunden). Anstatt diese ausgedehnten Arbeitsstunden zu vermindern, macht die Reichsbahn Anstalten, im Laufe der nächsten Wochen 50.000 Arbeiter des Streckendienstes zu entlassen.

Werden 90.000 wieder Arbeit finden? (ITF) Der von den amerikanischen Eisenbahngesellschaften zum Zwecke notwendiger Materialreparaturen geforderte Kredit wird, wenn er von der "Reconstruction Finance Corporation" bewilligt wird, 90.000 Arbeitern Arbeit verschaffen.

Die Konkurrenz der "Röhrenleitungen" in den Vereinigten Staaten. (ITF) Das Netz der Röhrenleitungen, das von den Petroleumunternehmen angelegt wurde, überschreitet jetzt 170.000 km. 80.000 km. sind im Bau begriffen. Die Eisenbahnen haben schon 20% ihres allgemeinen Verkehrs verloren. Die neuen Röhrenleitungen werden diesen Verlust auf 30% erhöhen.

Die Eisenbahntarife bedeuten oft eine indirekte Massenbesteuerung. (ITF) Die Erhöhung der Transporttarife für Zucker, Salz, Milch usw. hat in Österreich eine Erhöhung der Preise dieser lebensnotwendigen Produkte nach sich gezogen.

Staatliche Regelung der Transporte in Argentinien. (ITF) Um der Automobilkonkurrenz Einhalt zu gebieten, hat die argentinische Regierung einen Entwurf zur staatlichen Regelung der Automobiltransporte eingebracht. Die Geschwindigkeit der Strassentransporte soll vom Generaldirektor der Eisenbahnen festgesetzt werden. Die Angestellten der Automobilunternehmen sollen denselben Bedingungen unterstellt werden wie die Bediensteten der Eisenbahnen. Der Strassenbahnunterhaltungsfonds, der aus den Einnahmen der Automobilsteuern gebildet wird, soll bestimmt werden zum Bau von Strassen, die zu Bahnhöfen und zu Häfen führen.

Die Wirkungen der Arbeitslosigkeit. (ITF) Nach dem Bericht der Belgischen Staatsbahngesellschaft für 1931 hat sich die Zahl der von Arbeitern mit Zeitkarten zurückgelegten Kilometer um 15% vermindert. Das Verhältnis der Fahrstrecke der Arbeiter-Zeitkarten-Inhaber, das 1929 45%¹ ist, ist auf 42,3% im Jahre 1930 und auf 41,1% im Jahre 1931 gefallen. Im Verhältnis zu den anderen Klassen ist die Zahl der Reisenden 3. Klasse im Zunehmen begriffen.
/betrug

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Die polnischen Seeleute und Hafentarbeiter erklären den Streik.
(ITF) (SCHON ALS SONDERBEFICHT AN DIE REDAKTEUPE DER BLAETTER
DER ANGESCHLOSSENEN ORGANISATIONEN VERSANDT.)

Am 29. August, mittags 12 Uhr, sind die polnischen Seeleute, Hafentarbeiter und Kranführer in den Streik getreten. Für diejenigen, die die Entwicklung der Ereignisse in Polen verfolgt haben, kommt dieser Streik nicht unerwartet. Seit dem letzten Jahre haben die Reeder versucht, die Organisation der Seeleute zu vernichten dadurch, dass sie die Seeleute zwingen, sich der faschistischen Organisation anzuschliessen. Die Lage war also kritisch, und als die Reeder Anfang Juli d. J. ohne weiteres das Verpflegungsgeld von 4,50 Zloty auf 2,80 Zloty pro Tag senkten, und darüber hinaus noch die Heuer um 15-20% vermindern wollten, wurde der Zustand bedrohlich.

Für die Hafentarbeiter sind die Stundenlöhne am 23. Juni um 10-15% gesenkt worden, während das Schlepppersonal eine zweite 10%ige Lohnverminderung zu tragen hatte. Daraufhin hat der Polnische Transportarbeiterverband für alle Gruppen Gegenforderungen eingereicht. Das führte zu Verhandlungen, die während der Monate Juli und August stattfanden. Für die Seeleute musste ein neuer Kollektivvertrag zustande gebracht werden, und die Reeder erklärten sich bereit, die Löhne bis zum Abschluss dieses neuen Vertrages nicht herabzusetzen. Diese Forderung war vom Polnischen Transportarbeiterverband zur Bedingung für die Verhandlungen gemacht worden.

Mit dem Seeamt in Gdingen wurden auch Verhandlungen geführt um zu einer Übereinkunft für die Kranführer und Spezialarbeiter zu gelangen. Für die übrigen Hafentarbeiter kamen die Verhandlungen erst Anfang August zustande, aber schon am 11. August wurden sie ohne Erfolg abgebrochen. Der Streik wäre schon damals begonnen, aber wegen der Verhandlungen über eine Übereinkunft für die Seeleute und Kranführer beschloss der Verband, vorläufig keine Kampfmassnahmen zu ergreifen. Die Verhandlungen für die letzteren beiden Gruppen sind indessen abgebrochen worden, weil die Organisationen keine Lohnsenkung dulden wollten. Sämtliche Arbeiten im Gdinger Hafen und auf den dort liegenden polnischen Schiffen ruhen.

Letzter Streikbericht über den Streik in Gdingen. (ITF) Die erste Streikwoche ist, vom Arbeiterstandpunkt betrachtet, glänzend verlaufen. Mit Ausnahme von 23 Kohlenarbeitern sind alle Hafentarbeiter in den Streik getreten. Von 32 Kränen sind nur 2 vorübergehend beschäftigt. Die Besatzungen der in Gdingen und Danzig liegenden Schiffe sowie der Schleppdampfer haben sich dem Streik angeschlossen. Polizei und Militär treten gewaltsam gegen die Streikenden auf und treiben die Besatzungen mit den Bajonetten von Bord. Nicht weniger als 500 Polizisten sind aus den umliegenden Ortschaften nach Gdingen dirigiert worden. Die Danziger Polizei benimmt sich in der gleichen Weise. Studenten der technischen Hochschule in Danzig sind zu Streikbrecherarbeiten herangezogen worden. Dagegen wird aber energisch aufgetreten.

Die polnischen Genossen vertrauen darauf, dass im Auslande Solidaritätsaktionen unternommen werden.

Vorübergehende Herabsetzung der Gehälter der Strassenbahner im Londoner Distrikt. (ITF) So wie wir es ankündigten, als wir die vom Paritätischen Nationalrat der Strassenbahnindustrie angenommene Gehaltsherabsetzung für die englischen Strassenbahner mitteilten, mussten getrennte Verhandlungen für den Distrikt London stattfinden. Diese Verhandlungen haben jetzt zu einer Uebereinstimmung geführt. Die vorübergehende Verminderung, die das gesamte Fahrpersonal aller Strassenbahnunternehmungen Londons trifft, beträgt $\frac{1}{4}$ Pence per Stunde oder 1 Schilling per normale Arbeitswoche. Sie tritt in der ersten Lohnwoche des September in Kraft. Der jetzige Lohn der Führer und Schaffner beträgt 73 Schilling pro Woche.

Ein neuer Tarifvertrag ist endgültig abgeschlossen worden für die städtischen Strassenbahner in Deutschland. (ITF) Nach langen Verhandlungen und mehreren vorläufigen Uebereinkünften, von denen wir früher berichteten, ist der Reichs-Manteltarifvertrag für die städtischen Strassenbahnen in Deutschland, der provisorisch bis zum 30. September verlängert worden war, jetzt endgültig neu abgeschlossen worden. Der neue Vertrag wird am 1. Oktober 1932 in Kraft treten und kann nicht vor dem 31. Dezember 1933 aufgelöst werden.

Das Londoner Autobuspersonal widersetzt sich den beabsichtigten Lohnherabsetzungen. (ITF) Die Vorschläge der "London General Omnibus Co", die eine Herabsetzung der Löhne unter gleichzeitiger Erhöhung der Geschwindigkeit der Autobusse erstreben, stossen auf den energischen Widerstand des im Transportarbeiterverband organisierten Personals. Die Vorschläge der Arbeitgeber wollen eine Herabsetzung der Löhne, vom 23. September ab, um 1 Schilling 6 Pence wöchentlich für die Führer und um 1 Schilling wöchentlich für die Schaffner. Auf einer Konferenz der Vertreter des betroffenen Personals, die Ende August stattfand, wurde folgende Entschliessung angenommen: "Die Sonderkonferenz der Vertreter der Autobusangestellten verlangt, nachdem sie die Vorschläge der Gesellschaft geprüft hat, dass das Exekutivkomitee die Ermächtigung gibt, einen Streik durchzuführen, und zwar vom 23. September ab, an welchem Tage nach Ankündigung der Gesellschaft die neuen Bedingungen in Kraft treten sollen." Es wurde der Resolution noch ein Absatz beigefügt, dass "die Annahme der Resolution die Fortsetzung der Verhandlungen mit der Gesellschaft nicht ausschliesse". In vorläufigen Verhandlungen wurde eine Übereinkunft mit der Gesellschaft erzielt, die die Pläne der Entlassung einiger Hundert Angestellter betrifft. Diese Entlassung soll durch Verminderung der Anzahl Arbeitsstunden der garantierten Arbeitswoche während der Wintermonate verhütet werden.

Wir entnehmen dem "Daily Herald" vom 31. August einige Mitteilungen, die die erhöhte Kraftleistung des Personals erkennen lassen, und die sicherlich kein günstiges Licht werfen auf die Vorschläge, die danach zielen, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu erhöhen. Genosse Bevin, Sekretär des Transportarbeiterverbandes, bemerkt, dass beim Abschluss des Vertrages im Jahre 1926 die Autobusse 40 PS hatten, und dass jetzt die Kapazität der Fahrzeuge 90 PS beträgt. Im Jahre 1921 boten die Autobusse 34 Passagieren Platz. Jetzt umfassen sie 60 Sitz- und 5 Stehplätzen. Bis 1926 hatten die Autobusse offene Imporiale, was dem Schaffner erlaubte, Signale von oben zu geben. Jetzt muss er jedes Mal die Treppe herabsteigen, um die Klingel zu ziehen. Andererseits sind die Plattformen vergrössert worden. Bevin stellt fest, dass der Gesundheitszustand des Personals durch die angestregtere Arbeitsleistung ungünstig beeinflusst wird, dass darüber hinaus das Personal unter den Auspuffgasen und unter der Hitze leiden, dass die Zahl der Magenkrankheiten ausserordentlich zugenommen hat.

SEELEUTE

Streik in der holländischen Seeschifffahrt. (ITF) / Seit Dienstag, dem 30. S. M. ist der allgemeine Streik in der holländischen Seeschifffahrt eine Tatsache. Die Reederei haben sich geweigert, die von den zusammenarbeitenden Organisationen der Seeleute und der Offiziere in einem Ultimatum aufgestellten Forderungen zu erfüllen. Die Organisation der Reederei will eine durchschnittliche Herabsetzung der Heuern um 20% durchführen, bzw. es den ihr angeschlossenen Gesellschaften freistellen, eventuell ihre Schiffe unter englischer Flagge fahren zu lassen und dann englische Seeleute zu den in England geltenden bedeutend niedrigeren Heuern anzumustern. Bis jetzt haben sich die Offiziere und Mannschaften auf allen Schiffen, die versucht haben, neue Besatzungen anzumustern, geweigert. Das gilt sowohl für Schiffe, die versuchten, gegen niedrigere Heuern anzumustern, als auch für einige andere, welche die vor Ausbruch des Konfliktes geltenden Heuern zahlen wollten. Die holländischen Organisationen ersuchen alle Seeleuteorganisationen im Auslande dringend, solange der Konflikt dauert, nicht für holländische Schiffe anzumustern zu lassen.

/ (SCHON ALS SONDERBERICHT AN DIE REDAKTEUR DER BLÄTTER DER ANGESCHLOSSENEN ORGANISATIONEN VERSANDT.)