



# 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 2. Januar 1933.

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

## EISENBAHNER.

Der Eisenbahnerstreik in Indien. (I.T.F.) Der Streik bei der "Madras and Southern-Maharatta Railway"-Gesellschaft breitet sich weiter aus. Trotz aller Provokationen des Eisenbahnunternehmertums, der Anstellung von Sträflingen, die sich Übertretungen des bürgerlichen Gesetzes schuldig gemacht haben, als Streikbrecher (mit Hilfe der englischen Kolonialpolizei) halten die streikenden Arbeiter immer fester zusammen. Die Eisenbahner bei der Staatsbahn Nizam und der Bengal-Nagpur-Bahn, sowie der indische Gewerkschaftsbund unterstützen die streikenden Eisenbahner mit Geldmitteln.

Dieser Streik hat bei den Eisenbahnern, wie bei den Arbeitern der Welt überhaupt, lebhaften Widerhall gefunden. Ausser von seiten der I.T.F. sind der indischen Eisenbahner-Föderation bedeutende Unterstützungsbeträge zugegangen von den Eisenbahnerverbänden in Grossbritannien (National Union of Railwaymen and Railway Clerks' Association), Holland, Frankreich, der Schweiz, Deutschland, Österreich, Schweden, Dänemark, sowie vom englischen Gewerkschaftsbund.

Die Rationalisierung in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Zum ersten Mal seit 1898 ist die Zahl der Eisenbahner bei denjenigen Unternehmen die unter die Klasse I fallen, unter eine Million, nämlich auf 996 319 gesunken. In einem Jahre, nämlich vom Juli 1931 bis Juli 1932, ist der Personalbestand um 287 856 Bedienstete zurückgegangen. Die Zahl der Streckenarbeiter ist von 1929 bis 1932 von 406 075 auf 223 977 gesunken.

Dagegen hat die Leistungssteigerung pro Bediensteten unverhältnismässig zugenommen, was nachstehende, dem "Handbook of Labor Statistics" der Vereinigten Staaten entnommenen Zahlen beweisen:

<u>Jahr</u>	<u>Stunden-Leistung pro Bediensteten</u>
1890	100
1898	118,2
1908	142,7
1914	158,9
1919	208,8
1926 (10 Monate)	254 (Statistik aus dem Jahre 1926)

Nach Feststellungen der "Interstate Commerce Commission" sind die Leistungen jedes Bediensteten von 1919 bis 1929 um 23,7% gesteigert worden.

Die Macht der Gewerkschaften. (I.T.F.) Den Streckenarbeitern dreier amerikanischer Eisenbahngesellschaften, dessen Personal nicht organisiert ist, wurde der tägliche Verdienst (bei 10stündiger Arbeitszeit) auf ein Dollar herabgeschraubt. Sie arbeiten zu den niedrigsten Arbeitsbedingungen, die seit 30 Jahren gegolten haben. Die Löhne der organisierten Arbeiter dagegen blieben ihnen erhalten.

Ein Eisenbahnunglück nach dem andern. (I.T.F.) In nur wenigen Tagen haben sich 4 Eisenbahnkatastrophen ereignet, eine in Maury (Frankreich - 7 Tote und 12 Verwundete), in Luzern (7 Tote und 12 Verwundete), in Oerlikon (Schweiz - 3 Tote und 20 Verwundete) und in Würzburg (Deutschland - 10 Verwundete). Eine grosse Zahl Eisenbahner gehören zu den Opfern. Ist das Rationalisierung?

Die irischen Eisenbahnen besinnen sich eines Bessern. (I.T.F.) Angesichts der entschlossenen Haltung der irischen Eisenbahner hat man die Durchführung der vorgesehenen 10%igen Gehaltsreduktion auf 30. April 1933 hinausgeschoben. Die irischen Eisenbahner werden aber auch im Jahre 1933 ihren Mann stellen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Kündigung der Tarifverträge für die deutschen Privat- und Strassenbahner. (I.T.F.) Da die Verhandlungen vom 16. Dezember wegen Verlängerung der Tarifverträge ergebnislos verliefen, hat der Arbeitgeberverband der Deutschen Strassenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen die Verträge zum 31. März 1933 gekündigt.

Die Londoner Strassenbahner erhalten wieder die alten Löhne. (I.T.F.) Wie bekannt, sind durch einen Beschluss des paritätischen Rates für das Strassenbahngewerbe die Löhne für den Londoner Stadtbezirk vorübergehend um 1 shilling pro Woche herabgesetzt worden. Dieser selbe Rat hat nun nach einer genauen Prüfung der Angelegenheit durch eine Lohnkommission in seiner Sitzung vom 8. Dezember auf Vorschlag der genannten Kommission beschlossen, von der ersten Zahltagswoche im April 1933 an die Löhne wieder in Kraft zu setzen, die vor dem 1. August 1932 gezahlt wurden.

Verlängerung des Tarifvertrages für die Angestellten der Berliner Verkehrs-A.G. (I.T.F.) Diese Gesellschaft hatte den für ihr Personal gültigen Mantel- und Lohn tarif gekündigt. Die Verhandlungen zwischen den Vertragsparteien führten zu einem neuen Verträge, der dem alten im wesentlichen entspricht. Der Angestelltenrat hat noch die selben Befugnisse und der Lohn tarif hat nur geringfügige Änderungen erfahren. Es wurden lediglich die zwei extra freien Tage des Überwachungspersonals abgeschafft.

Ende des Verkehrsstreiks in Athen. (I.T.F.) Am 7. Dezember wurde nach einwöchigem Streik die Arbeit bei den Athener Strassenbahnen wieder aufgenommen.

Das Personal hatte folgende Forderungen gestellt: 1.) Aufhebung der 6%igen Lohn- und Gehaltskürzung; 2.) Wiedereinstellung der beim vorigen Streik entlassenen Bediensteten; 3.) Gewährung der einer grossen Zahl Bediensteten auf Grund ihres Dienstalters zustehenden Gehaltszulagen; 4.) Durchführung eines Ministerialerlasses, wonach die Strassenbahn gehalten ist, zugunsten der Pensionskasse des Personals eine Fahrpreiserhöhung von 10 Lepta durchzuführen; 5.) Verkürzung der Dienstzeit; 6.) Festanstellung von Bediensteten bei einem gewissen Dienstalter.

Infolge des rücksichtslosen Vorgehens der Behörden konnten die Streikenden leider ihre Forderungen nicht durchsetzen. Da sie keinen Ausweg mehr sahen, haben die Bediensteten die Arbeit wieder aufgenommen. 40 Strassenbahner, sowie 15 Arbeiter beim Gaswerk, dessen Belegschaft sich mit den Streikenden solidarisch erklärt hatte, wurden entlassen.

Die Rationalisierung bei den Eisenbahnen. (I.T.F.) Einer Denkschrift des deutschen Gesamtverbandes entlehnen wir folgende Angaben über die Auswirkung der Rationalisierung bei den Strassenbahnen. Die nachstehende Tabelle gilt für die Breslauer Strassenbahn:

<u>Streckenlänge</u>	<u>Arbeitszeit</u>	<u>Touren</u>	<u>Wendezzeiten</u>	<u>Fahrzeiten</u>	<u>Km</u>
1914 8,6 km	10 Std.	6	18 Min.	82 Min.	103,2
1931 8,6 km	8 Std.	6 6/7	8 Min.	62 Min.	117,9.

Man ersieht daraus, dass das Fahrpersonal heute in 8 Stunden eine Strecke von 117 km. gegen 103,2 km in 10 Stunden i. J. 1914, zurückzulegen hat.

Ein schwerer Kampf der schweizerischen Transportarbeiterorganisation. (I.T.F.) Die "Lumina S.A.", eine Firma, welche in der Schweiz mit den Produkten des gewaltigen Benzintrustes der Shell handelt und ihren Sitz in Zürich hat, macht schon seit 2 Jahren alle möglichen Winkelzüge, um sich von einer vertraglichen Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen ihres Arbeitspersonals mit dem Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz zu drücken. Diese

Herrn machen dem Personal auf dessen Wünsche allerhand Zusicherungen, ohne sich in der Praxis daran zu halten. Der Verband hat daher nach Olten eine Landeskonferenz einberufen, um die Forderungen zu besprechen und festzulegen, wie gegen die Firma vorgegangen werden soll, um eine vertragliche Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu erreichen. Bevor aber der Verband irgend welche Schritte darauf unternehmen konnte, ging die Firma in allen Teilen des Landes, zunächst in Basel, dazu über, unter dem Vorwand von Rationalisierungsmassnahmen die organisierten Arbeiter auf die Strasse zu setzen, wobei noch das Bedauern darüber ausgesprochen wurde, dass man dazu genötigt sei. Durch andere Kanäle aber wurde der Arbeiterschaft beigebracht, dass alle gewerkschaftlich organisierten Arbeitnehmer aus dem Betrieb entfernt werden. Auf die Konsequenzen ihrer Handlungsweise aufmerksam gemacht, erklärte die Firma: "Gewiss, wir kennen die Macht und Kraft der Organisation schon, aber wir kümmern uns nicht darum." Die Organisation hat über die "Lumina S.A." die Sperre verhängt und die gesamte schweizerische organisierte Arbeiterschaft aufgefordert, sich mit den entlassenen Vertrauensleuten solidarisch zu erklären. Die I.T.F. hat den in Frage kommenden Organisationen entsprechende Weisungen erteilt.

Ende des Haager Streiks der Kraftdroschkenführer. (I.T.F.) Dieser Streik, den wir an dieser Stelle öfters besprochen haben, hat nach mehr als siebenmonatiger Dauer ein Ende genommen, d. h. die Vorstände der zusammenarbeitenden Arbeitnehmerorganisationen wurden gezwungen, den Streik abzubrechen. Von seiten der Verbände wurde während der ganzen Streikdauer alles mögliche getan, um die Bewegung auf dem Wege der Vereinbarung mit den Arbeitgebern zu möglichst günstigen Bedingungen abzuschliessen. Im Juli d. J., die beste Zeit für Unterhandlungen nach der Kündigung des Tarifvertrages für das Haager Kraftdroschkengewerbe, bestanden die Streikenden, welche wegen des beabsichtigten Lohnabbaues die Arbeit niedergelegt hatten, auf dem sicherlich viel zu geringen Wochenlohn von fl. 18.--, der noch durch Trinkgelder erhöht werden müsste. Nach der Vertragskündigung boten die Arbeitgeber einen Garantielohn von zunächst fl. 6.--, später von fl. 9.--, 12.-- und 15.--, doch während des Streiks haben die Arbeitgeber nie recht zugeben wollen, dass sie vor der Arbeitsniederlegung fl. 15.-- geboten hätten. In den letzten Verhandlungen gaben sie schliesslich ihre Zustimmung zu einem Garantielohn von fl. 14.--. Die Organisationen akzeptierten diesen Vorschlag und erklärten, ab 10. Dezember 1932 keine Verantwortung für den Streik mehr zu übernehmen.

Der Streik wird nun zwar unter Leitung eines Streikkomitees fortgesetzt, aber die streikenden Chauffeure werden sich in stets grösserer Zahl wieder bei ihren Arbeitgebern melden, die beschlossen haben, ihre Betriebe wieder zu eröffnen.

Streik der Kraftdroschkenführer von Madrid. (I.T.F.) In Madrid und in vielen anderen spanischen Städten arbeiten die Kraftdroschkenführer nach einem System, wonach der Droschkenbesitzer den Wagen an den Chauffeur gegen eine tägliche Gebühr vermietet, während der Chauffeur die ganze Einnahme dann für sich behält. Dieses System hat für den Wagenbesitzer zwei grosse Vorteile; zunächst ist es ihm dadurch möglich, sich seinen sozialgesetzlichen Verpflichtungen zu entziehen, da der Chauffeur nicht gegen Lohn arbeitet, und überdies hat er von den Taxametern eine feste Einnahme, während der Droschkenführer sämtliche Risiken trägt. Für den Chauffeur hat dieses System den grossen Nachteil, dass er, um die Wagenmiete zahlen und darüber hinaus noch ein kärgliches Dasein fristen zu können, arbeiten muss. Die spanischen Kraftfahrerverbände haben dieses System seit Jahren bekämpft, bisher aber ohne Erfolg.

Am 10. Oktober hat der Madrider Stadtrat einen wöchentlichen obligatorischen Ruhetag für die Taxameterfahrer eingeführt, mit der ausdrücklichen Kontrollbestimmung, dass die betreffende Kraftdroschke an dem Tage, wo ihr Führer seinen Ruhetag hat, aus dem Verkehr genommen werden muss. Die meisten Kraftdroschkenbesitzer fanden sich damit ab, jedoch drei grosse Gesellschaften glaubten, dass durch den Ruhetag ihre Profite geschmälert würden und versuchten am 24. Oktober, den alten kapitalistischen Trick zu spielen, indem sie durch Erhöhung der Wagenmiete um täglich zwei bis vier Peseten die Last der Sozialversicherungsgesetze auf die Schultern der Arbeiter abzuwälzen versuchten. Da die Chauffeure darauf natürlich nicht eingehen wollten, weigerten die drei Gesellschaften, ihre Wagen, mehr als 250 an der Zahl, zu vermieten.

In einer vom Madrider Transportarbeiterverband zum 26. Oktober einberufenen Mitgliederversammlung wurde beschlossen, dass die Organisation die Führung der Bewegung übernimmt und nicht nur ihren eigenen Mitgliedern, sondern auch Streikenden, die dem Verband nicht angehören, Unterstützung gewährt.

Die Kraftdroschkenbesitzer, welche mit der Gemeinde einen Vertrag abgeschlossen hatten, haben sich dadurch, dass sie ohne gerechtfertigten Grund den Kraftdroschkenbetrieb eingeschränkt hatten, eines Vertragsbruches schuldig gemacht; die Behörden forderten sie deshalb auf, die Wagen unverzüglich wieder in den Verkehr zu bringen, andernfalls ihnen der Zulassungsschein wieder entzogen werde. Da die Gesellschaften dieser Aufforderung nicht nachgekommen waren, wurde die Konzession für 170 Wagen am 10. November rückgängig gemacht.

Die Unternehmer haben schliesslich am 19. November angesichts der geschlossenen Front der Arbeiter (sämtliche Chauffeure machten am Streik mit und während der 28 Tage, die der Kampf dauerte, hat sich kein einziger des Streikbruches schuldig gemacht) nachgeben und eine Vereinbarung unterzeichnen müssen, wonach die Miete für die Droschken ebensowiel wie vor dem Streik beträgt; die Arbeiter haben aber auch noch andere Vorteile errungen, nämlich Abschaffung der Kautions, die sie bisher beim Unternehmer stellen mussten, Anerkennung zweier Gewerkschaftsdelegierter, die jedem Unternehmen beigegeben wurden; Heraussetzung der jedem Fahrer bewilligten Höchst-Streckenleistung pro Woche und sonstige, weniger belangreiche Verbesserungen.

SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER.

Kündigung der Tarifverträge in Schweden. (I.T.F.) Wie uns mitgeteilt wird, haben die schwedischen Reeder die Tarifverträge für die Seeschiffahrt gekündigt. Sie fordern einen Heuerabbau von 15%. Nähere Einzelheiten fehlen uns noch.

Konflikte in Dänemark? (I.T.F.) Die dänischen Reeder haben die mit den Seemannsverbänden abgeschlossenen Tarifverträge gekündigt. Sie haben damit zweifelsohne eine Weisung des dänischen Arbeitgeberverbandes befolgt, der seinen Mitgliedern eine Kündigung der Arbeitsverträge empfohlen hat, um eine 20%ige Lohnsenkung durchführen zu können. Die Arbeiter sind nicht gewillt, sich einen Lohnabbau gefallen zu lassen. Die dänischen Arbeiter werden daher im Frühjahr (die Verträge laufen am 31. März 1933 ab) vor schweren Konflikten stehen.

Kündigung der Verträge für die holländische Seefischerei. (I.T.F.) Die holländischen Reeder haben sämtliche Verträge für den holländischen Fischereibetrieb zum 31. Dezember gekündigt. Zum ersten Mal müssen nun Verhandlungen für sämtliche Gruppen zugleich stattfinden. Es fanden solche bereits am 7. Dezember 1932 statt. U. a. haben die Reeder eine Herabsetzung aller festen Löhne um ca. 5% verlangt. Wenn die Arbeiter in diese Forderung willigen müssten, würde dies ein Verlust aller Ertragsenschaften bedeuten, welche die Organisation in den letzten 10 Jahren zu sichern wusste.

Freie Tage in der deutschen Rheinschiffahrt. (I.T.F.) Der Kollektivvertrag in der deutschen Rheinschiffahrt sieht vor, dass im Vierteljahr 6 freie Tage zu gewähren sind. Die Unternehmer haben sich nun einen Plan ausgedacht, um die Schiffer um diese freie Zeit wenigstens teilweise zu prellen. Sie sind nämlich darauf gekommen, dass ein Tag gleich 24 Stunden ist und gaben auf Grund dieses Erkenntnis eine Anordnung für die Einhaltung der freien Tage heraus, die dahin ging, dass z. B. der freie Tag um 17,15 Uhr beginnt und am nächsten Tage um 17,15 Uhr endet. Die Rheinschiffer ersahen darin eine Umgehung der tariflichen Bestimmung über den freien Tag, da nach ihrer Meinung ein freier Feiertag gewährt werden muss. Sie wandten sich an den Arbeitgeberverband, der schliesslich ihrer Auffassung beitrug und versprach, die betreffenden Unternehmer zu veranlassen, dass die betreffende Bestimmung ordnungsgemäss eingehalten wird...

BEILAGEN. Dieser Nummer liegen bei: 1.) Ein Bericht über die dänische Transportarbeiterorganisation; 2.) eine Sonderbeilage für die Eisenbahner; 3.) eine Sonderbeilage für die Strassenbahner; 4.) eine Sonderbeilage für die Kraftfahrer. Dieselben werden nur den angeschlossenen Verbänden und den Schriftleitern ihrer Zeitungen gesandt.

Nachtrag für "EISENBAHNER". Gegen den Strom. (I.T.F.) Die mexikanische Regierung hat vor kurzem der Süd-Pazifik-Bahn die Ermächtigung zu einer 10%igen Lohnsenkung nach Kenntnisnahme des Resultates einer vom Arbeitsministerium durchgeführten Erhebung versagt, mit der Begründung, dass ein Lohnabbau, da er die Kaufkraft der Massen schwächt, der Volkswirtschaft nur schaden kann.