



PRESSEBERICHT

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

AMSTERDAM, den 16. Januar 1933.
DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER, ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE, SOWIE IN ESPERANTO

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I. No.) 2

EISENBAHNER.

600 Prozesse laufen gegen eine österreichische Bahn. (I.T.F.)
In unserem Pressebericht vom 5. März 1932 teilten wir mit, dass die Graz-Köflacher Eisenbahn, die willkürlich die Zulagen für ihre Bediensteten einbehalten hat, gerichtlich zur Zahlung mit rückwirkender Kraft verurteilt worden war. Der Gerichtsentscheidung gemäss hat die Gesellschaft dem Personal die Zulagen bis zu dem Tage, wo die Klage eingereicht wurde, ausbezahlt und sich geweigert, darnach die Zulagen zu gewähren. Nun haben 600 Bedienstete Klagen auf deren Auszahlung anhängig gemacht.

Die holländischen Eisenbahnen machen ein Zugeständnis. (I.T.F.)
Im Oktober 1932 haben die holländischen Eisenbahnen einen 5%igen Gehaltsabbau durchgeführt. Im Januar 1933 sollten weitere 5% gekürzt werden. Unter dem Drucke der Personalorganisationen hat sich die Direktion bereit erklärt, den Gesamtabbau auf 8% zu reduzieren und die zweite Senkung statt am 1. Januar erst am 1. April vorzunehmen. Ferner haben sich die Bahnen verpflichtet, den Beitrag zur Krankenversicherung für Familienangehörige der Bediensteten bis zu einem Höchstbetrage von fl. 2,20 wöchentlich zu übernehmen. Dieses Zugeständnis bedeutet, dass der beabsichtigte weitere Lohnabbau von 3%, der am 1. April in Kraft treten soll, für die ersten 10 Personalgruppen auf 0,63 bis 2,28% zurückgeschraubt wird. Die von der Verwaltung geplante Einsparung von 4 Millionen Gulden beträgt nunmehr 1,7 Millionen Gulden. Das Personal muss noch vor dem 1. Februar zu dem neuen Vorschlag Stellung nehmen.

Gehaltsabbau in Argentinien. (I.T.F.) Die südargentinischen Eisenbahnen wollen das Einkommen ihrer Bediensteten um 8% schmälern. Die Eisenbahner haben einen Schiedsspruch beantragt, worauf der Arbeitsminister beschlossen hat, die Angelegenheit dem Präsidenten der Republik zu unterbreiten. Die Regierung will nämlich unter allen Umständen einen Eisenbahnerstreik vermeiden, weil dadurch der gesamte Transport der Ernte lahmgelegt werden würde. Überdies hat die Regierung erklärt, dass sie keine Kürzung der Beamtgehälter vornehmen werde. Die Lohnabbaupläne der Südbahngesellschaft (englisches Kapital) begrüsst die Regierung durchaus nicht mit Wohlwollen.

Warum immer das Personal? (I.T.F.) In einem Artikel über den Zug-Zusammenstoss auf der Strecke Temesvar-Craiova-Bukarest (Rumänien), wo man bis jetzt 9 Tote und etwa 20 Schwerverletzte unter den Trümmern hervorgezogen hat, kommt die "Frankfurter Zeitung" zu der folgenden Schlussfolgerung: "Die Katastrophe scheint durch die Fahrlässigkeit des Personals des Personenzuges hervorgerufen worden zu sein, das die entsprechenden Signale abzugeben versäumt hatte."

Die amtlich eingeleitete Untersuchung über das Eisenbahnunglück ist noch nicht abgeschlossen, sodass jede Beurteilung der Ursachen durch die Zeitungen als voreilig anzusehen ist. Man

müsste dabei mindestens zugleich vermerken, was die rumänische Eisenbahnverwaltung dem Personal gegenüber zu tun versäumt. Sie kommt nicht einmal der elementarsten Pflicht gegenüber ihrem Personal nach, der regelmässigen Lohn- und Gehaltszahlung.

Eine so verantwortungsvolle Arbeit, wie die der Eisenbahner muss unter möglichst günstigen Bedingungen getan werden. Dies ist aber in Rumänien, wo die Eisenbahner in einem unbeschreiblichen Elend leben und ihre Arbeit unter den schlechtesten Verhältnissen verrichten müssen, nicht der Fall.

Seine linke Hand weiss nicht, was die rechte tut. (I.T.F.) Herr Dorpmüller, Generaldirektor der Deutschen Reichsbahngesellschaft, ist Vorsitzender der Internationalen Kommission für Öffentliche Arbeiten. In Genf beschäftigt er sich mit der 40-Stunden-Woche, während die Reichsbahnbeamten noch 54 bis 57 Stunden pro Woche arbeiten müssen. Für manche macht die Arbeitszeit einschliesslich Dienstbereitschaft sogar 72 bis 93 Stunden pro Woche aus.

Ende des Zollkrieges. (I.T.F.) Der Verkehr auf der transandischen Bahn, der im Oktober letzten Jahres wegen der Zollschikanen in Chili eingestellt wurde, ist im Dezember wieder aufgenommen worden.

Die Folgen des Verkehrsrückganges. (I.T.F.) Von 1929 bis 1932 ist die Zahl der Lokomotiven und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn von 25 055 auf 23 091 (Stand vom Oktober der betr. Jahre) und diejenige der Wagen von 743 494 auf 728 690 zurückgegangen. Diese Verminderung des Wagenparks hat sich in einem Rückgang der Beschäftigungsmöglichkeit in den Werkstätten bemerkbar gemacht. Allein in den Monaten Januar bis Oktober 1932 ist die Zahl der Werkstättenarbeiter von 92 460 auf 79 252 zurückgegangen. Die Ausbesserungszeit für Dampflokomotiven ist um 20 bis 25% eingeschränkt worden.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Gleichstellung des Personals im Pariser öffentlichen Verkehr mit den Gemeinde- und Departementsarbeitern. (I.T.F.) Am 28. Dezember v. J. hat die Pariser Stadtverwaltung einen Kredit von 40 Millionen Franken beschlossen, wodurch es der Berliner Verkehrsgesellschaft ermöglicht werden soll, ihre Bediensteten dem bei der Gemeinde und den Departementsverwaltungen beschäftigten Personal in bezug auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen im Laufe des Jahres 1933 gleichzustellen. Die Stadtverwaltung hatte sich grundsätzlich bereits für die Gleichstellung ausgesprochen und die für 1932 nötigen Kredite bewilligt.

Die Personalvertretungswahl der Klagenfurter Strassenbahner--Osterreich. (I.T.F.) Die Wahl für die Personalvertretung und die Wahl der Disziplinarkommission der Klagenfurter Strassenbahner ist für die der I.T.F. angeschlossene Transportarbeiterorganisation (Freier Gewerkschaftsverband) ein hübscher Erfolg. Die freigewerkschaftliche Kandidatenliste für die Personalvertretung wurde gewählt, ohne dass die Wahl hätte durchgeführt werden müssen, weil nämlich weder die Christlichen noch die Völkischen--wohl wegen ihrer in Wien erlittenen Niederlage-- eine Gegenliste aufgestellt hatten. Obwohl auch bei der Wahl der Disziplinarkommission nur die freigewerkschaftliche Liste auflag, musste auf Grund der Vorschriften dennoch zur Wahl geschritten werden. Von den 81 abgegebenen Stimmen war eine ungültig; die übrigen 80 entfielen auf die freigewerkschaftliche Liste.

Ein Konflikt im Berliner Möbeltransportgewerbe? (I.T.F.) Die Berliner Möbelpediteure haben dem uns angeschlossenen Gesamtverband den Lohn- und Manteltarif für das Berliner Möbeltransportgewerbe, der im Oktober v. J. durch Schiedsspruch unverändert bis 28. Februar d. J. verlängert wurde, zu diesem Termin gekündigt. Mit dieser Kündigung wollen die Unternehmer offensichtlich verhindern, dass dem Antrag des Gesamtverbandes beim

Reichsarbeitsministerium auf Allgemeinverbindlichkeitserklärung stattgegeben wird. Daneben bezwecken sie einen Lohnabbau, denn in einer Umfrage der Unternehmer bei allen Möbelspediteuren heisst es, sie wollten dem Reichsarbeitsministerium "beweisen", dass der grösste Teil der keinem Arbeitgeberverband angehörigen Möbelspediteure nur noch einen Tagelohn von 6 anstatt 8,50 M., wie im Tarifvertrag vorgeschrieben, zahle. Der "Vorwärts" schreibt hierzu, es gäbe keinen Möbeltransportarbeiter in Berlin, der den Tariflohn unterbiete.

Die Arbeitszeit des Autobuspersonals in Griechenland. (I.T.F.)
Der in Griechenland bestehende "Rat für Arbeit" hat laut einer Veröffentlichung des Internationalen Arbeitsamtes für die Schaffner und Führer von Autobussen eine Höchstarbeitszeit festgesetzt, nachdem er zuerst die Arbeitgeber und die Bediensteten gehört hatte. Die Höchstarbeitszeit beträgt 9 Stunden und 8 3/4 Stunden, je nachdem, ob auf betonierte Strassen gefahren wird oder nicht.

Die Streiks in den französischen Häfen. (I.T.F.) Im Dezember v. J. sind, wie bekannt, die Hafendarbeiter in Dünkirchen und Le Havre in den Streik getreten. Die anderen französischen Häfen haben sich durch Boykottierung der dorthin dirigierten Schiffe solidarisch erklärt. In Le Havre wurde die Streikaktion Ende Dezember eingestellt, während man in Dünkirchen, trotz des rücksichtslosen Vorgehens der Polizei, welche am 9. Januar eine grosse Demonstrationsversammlung der Streikenden gewaltmässig auseinanderjagte, unverzagt weiterstreikte. Angesichts der unversöhnlichen Haltung der Unternehmer sind verschiedene Schlichtungsversuche gescheitert. Nun liegt ein Vorschlag vor, wonach der Mindesttaglohnsatz Fr. 38,50 betragen und dieser bis 1. April um weitere Fr. 0,50 erhöht werden soll. Was dies zu bedeuten hätte, wird klar, wenn man bedenkt, dass der Mindestlohn Fr. 39,50 betrug und die Unternehmer einen Abbau von 2 Franken durchsetzen wollten.

Die Kommunisten haben diese Streikbewegungen für ihre politischen Zwecke auszunutzen versucht. Dies war für sie umso leichter, als sie es mit einer zersplitterten und wenig einflussreichen Gewerkschaftsbewegung zu tun hatten. Vielleicht haben die französischen Dicker aus diesen Streikaktionen gelernt, dass sie etwas erreichen können nur mit Hilfe einer starken Einheitsorganisation, die der internationalen Front der I.T.F. angegliedert ist!

(Nach den letzten Meldungen der Tagespresse ist der Dünkirchener Streik nach Annahme obenerwähnten Vermittlungsvorschlages aufgehoben worden).

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE.

Zeitweilige Entlassungen bei der tschechoslowakischen Binnenschifffahrt. (I.T.F.) Die tschechoslowakische Donau-Dampfschiffahrts-A.G. teilte dem Personal durch eine Dienstverordnung mit, dass sie infolge der ungünstigen Finanzlage gezwungen ist, zeitweilig Personal zu entlassen. In der Verordnung wird festgesetzt, unter welchen Bedingungen und mit welchen Folgen die zeitweilige Entlassung zu erfolgen hat. Es wird zwar darin gesagt, dass der zeitweilig zu entlassende Arbeiter "freiwillig" eine Erklärung zu unterzeichnen hat, dass er mit der zeitweiligen Entlassung einverstanden ist, dass aber im Falle der Weigerung ein ordentliches Kündigungsverfahren einzuleiten ist, was natürlich eine vollständige Entlassung zur Folge hätte.

Der uns angeschlossene tschechische Eisenbahnerverband (Unie), der auch die Binnenschiffer organisiert, ruft diese auf, sich zusammenzuschliessen, um den Angriffen der Unternehmer standhalten zu können.

Generalstreik in der Trawlerfischerei von Ymuiden. (I.T.F.)
Seit dem 2. Januar streiken im Hafen von Ymuiden die Fischer in der Trawlerfischerei, die Schauerleute und die Kohlen-

arbeiter. Der Konflikt ist darauf zurückzuführen, dass die Fischereireeder die bestehenden Kollektivverträge gekündigt haben und sich weigerten, dieselben zu verlängern. Bei den Verhandlungen vom 7. Dezember v. J. stellten sie derart weitgehende Anträge, dass der der I.T.F. angeschlossene Zentralverband der Transportarbeiter darüber nicht verhandeln konnte. Da die Arbeitgeber bis 31. Dezember keine Zugeständnisse gemacht hatten, bedeutete dies die Einstellung der Arbeit im neuen Jahre.

Was hatten die Reeder wohl vor?

Sie wollten den Arbeitslohn der Kapitäne während des Stillliegens des Schiffes von 35.-- auf 30.-- Gulden pro Woche und alle festen Heuern/und den Maschinisten aufheben, die Vergütung von 80.-- bzw. 40.-- Gulden für den Kapitän und den Maschinisten im Falle der Entlassung, sowie den Schadenersatz bei Ausfall der nächsten Reise (5 oder 7 Tage Heuer) abschaffen und nur falls die Bemannung für die nächste Reise angemustert worden ist und die Reise ausfällt, 3 Tage Heuer auszahlen. Auf Küstenschiffen 3 Matrosen statt 4, die Extrafreizeit, falls das Schiff nach einer Reise von mehr als 10 Tagen nach 9 Uhr einläuft, soll entfallen, kein freier Tag wenn Weihnachten, Neujahrstag, Ostern oder Pfingsten auf See verbracht wird, sondern ein Tag Heuer, weder Beiträge der Reeder an den Fonds für soziale Fürsorge, noch Zahlung von Arzt, bzw. Verpflegungskosten im Falle von Krankheit oder Unfall.

Dies sind aber nicht einmal alle vorgeschlagenen Verschlechterungen. Ihre Annahme hätte die Vernichtung aller Errungenschaften des letzten Jahrzehntes zu bedeuten.

Für die Hafendarbeiter wurde eine Verringerung der Stärke der Schicht--durch Heraufsetzung der Anzahl zu verarbeitenden Körbe pro Schicht--gefordert. Für die Kohlenarbeiter wurde eine Herabsetzung aller Tarife um 20% vorgeschlagen, von anderen Verschlechterungen gar nicht zu reden.

Die Arbeitgeber hatten durchblicken lassen, dass sie, falls die Organisation bereit wäre, diese Zugeständnisse zu machen, mehr Schiffe in die Fahrt bringen werden. Die Organisationsvertreter wollten aber die Absichten der Reeder genau wissen. Sie schenkten den Erklärungen derselben keinen Glauben.

Eigentlich handelt es sich um zwei getrennte Streiks, einen der Fischereiarbeiter und einen der Hafen- und Kohlenarbeiter.

Die Vertreter der ausländischen Reedereien, die sogenannten Faktoren, haben den Vertrag für die Löschung des Fanges ebenfalls gekündigt.

Der Streik von Ymuiden. (I.T.F.) Der Streik von Ymuiden dauert unverändert fort. Seit der Streikerklärung hat kein einziger Fischtrawler den Hafen verlassen und zurzeit sind nur 6 oder 7 Schiffe, die vor dem 31. Dezember ausgefahren waren, noch auf See. Die einlaufenden Fahrzeuge werden von den Reedern mit Unterstützung der Familienangehörigen und Büroangestellten gelöscht. In zwei Fällen sind die Löscharbeiten von den Streikenden vorgenommen worden, da die betreffenden Reeder auf die Forderungen der Organisation eingegangen sind. Die Arbeiter traten aber den dafür erhaltenen Lohn an die Streikkasse ab und begnügten sich mit der Streikunterstützung. Die christlichen Arbeiter haben sich solidarisch erklärt. Allerdings hat die christliche Organisation eine Vereinbarung mit den Reedern getroffen, ihre Mitglieder waren damit aber nicht einverstanden und verlangten Fortsetzung des Streiks. Ein Teil der Mitglieder der christlichen Organisation ist zu dem der I.T.F. angeschlossenen Transportarbeiterverband übergetreten, erhält also nun von diesem die Streikunterstützung.

Am 10. Januar fand eine Versammlung statt, an der sich 1 000 Streikende beteiligten. Die Haltung der Streikführer wurde einstimmig gutgeheissen und es wurde beschlossen, bis zu einer befriedigenden Lösung weiterzukämpfen. Ein Vermittlungsvorschlag ist als unannehmbar zurückgewiesen worden.

Binnen kurzem werden alle sich noch auf See befindenden Schiffe nach dem Ymuidener Hafen zurückgekehrt sein. Bisher kam es nur einmal vor, dass die Reeder versuchten, ein Fahrzeug zum Löschen nach einem Auslandshafen zu dirigieren. Es handelte sich um den Fischdampfer Y.M. 123; er wurde nach Wesermünde umgeleitet, jedoch die deutschen Hafendarbeiter dort erklärten sich mit den holländischen Kameraden solidarisch und weigerten sich mitsamt der Schiffsbesatzung, den Fang zu löschen.

Um ca. 5% herabsetzen, die Kündigungsfrist (1 Monat) für den Kapitän

Verlängerung der Tarifverträge für die deutsche Hochseefischerei.
(I.T.F.) Am 4. Januar wurden nach Verhandlungen zwischen den beteiligten Parteien die Tarifverträge für die deutsche Hochseefischerei bis 31. Januar verlängert. Im allgemeinen blieben die Heuern und sonstigen Entschädigungssätze unberührt, doch im Hinblick auf die kritische Lage mussten einige Verschlechterungen hingenommen werden. Man muss aber mit dem jetzigen Ergebnis dennoch zufrieden sein, wenn man bedenkt, wie ausserordentlich umfangreich die Verschlechterungsanträge der Reeder waren.

Ein siegreicher Streik in Japan. (I.T.F.) Der japanische Seemannsverband organisiert, von einigen kleineren Gesellschaften abgesehen, sämtliche in der Seeschifffahrt beschäftigten Arbeitnehmer. Von den erwähnten kleineren Schiffahrtsbetrieben ist die Amagasaki Steamship Company mit 29 Kleinfahrzeugen von 500 bis 1 000 t — die Gesamttonnage umfasst etwa 20 000 t — der bedeutendste.

Der Seemannsverband hatte nun eine grosszügige Agitation zur Organisierung des Personals dieser Gesellschaft eingeleitet; diese reagierte darauf in der Weise, dass sie zur Einstellung "Gelber" überging. In einem der Gesellschaft am 16. November gestellten Ultimatum wurde gefordert: 1.) die Anerkennung der Organisation; 2.) eine Mindeststeuer; 3.) Auszahlung einer Gratifikation zweimal jährlich; 4.) bessere Beköstigung der Besatzungen und 5.) Auszahlung einer Dienstalterszulage. Da die Gesellschaft auf das Ultimatum nicht reagierte, kam es zum Streik. Sie war so vorsichtig, schon vor dem Ausbruch des Kampfes Streikbrecher anzuwerben; am 23. November gelang es aber der Organisation, 17 Fahrzeuge und dann weitere 12, aufzuhalten. Nach zweitägigem Streik gab die Gesellschaft nach. Die Organisation wurde anerkannt, sämtliche Heuern wurden um 2 Yen monatlich erhöht, die Rationen verbessert, sowie in die Forderung auf Gewährung einer Dienstalterszulage eingewilligt. Diese beträgt für den Steuermann, den Hilfskesselwärter und den Proviantverwalter ein Yen pro Monat nach einjähriger Beschäftigungsarbeit und $2\frac{1}{2}$ Yen nach 3 Jahren, für die übrigen Besatzungsmitglieder 1, bzw. 2 Yen.

BEILAGEN.

Dieser Nummer liegen bei:

- 1.) Ein Bericht über den Landesverband des Eisenbahn-, P.T.T.-, Schiffahrt- und Luftfahrtpersonals Belgiens;
- 2.) Eine Sonderbeilage für die Luftfahrer;
- 3.) " " " " Seeleute und Binnenschiffer;
- 4.) " " " " Hafendarbeiter.

Diese Beilagen werden, wie gewöhnlich, nur den angeschlossenen Verbänden und den Schriftleitern ihrer Zeitungen geschickt.