



# PRESSEBERICHT

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

Nr. 3.

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND DÄNISCHER SPRACHE, Januar 1933  
SOWIE IN ESPERANTO

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

## EISENBAHNER

Die Löhne der englischen Eisenbahner. (ITF.) Das Nationale Lohnamt in Grossbritannien hat sich im Dezember v. J. mit der Forderung der Eisenbahngesellschaften beschäftigt, wonach an die Stelle des im März 1931 gefassten und heute noch geltenden Beschlusses, der für alle Bediensteten mit einem Wochenlohn von weniger als 40 Schilling einen Lohnabbau von 2,5% und für diejenigen mit einem Wochenlohn von über 40 Schilling darüber hinaus eine weitere Senkung von 2,5% mit sich brachte, eine allgemeine Lohnherabsetzung von 10% für das gesamte Eisenbahnpersonal treten sollte. Die Schlüsse des Lohnamtes, welche keinen verbindlichen Charakter haben, wurden am 13. Januar bekannt, und sie sind insofern besonders interessant, weil sie zum ersten Mal nicht die Ansicht der Mehrheit wiedergeben. Sämtliche Vertreter der Eisenbahngesellschaften, des Arbeitgeberverbandes und der Handelskammer behaupten, es müsse ihnen der 10%ige Lohnabbau zugestanden werden. Die Personalvertreter sind mit den Vertretern des Gewerkschaftsbundes und denjenigen der Genossenschaftsbewegung der Auffassung, dass zu einer Lohnsenkung überhaupt keine Veranlassung besteht. Der unparteiische Vorsitzende, Sir Harold Morris, machte einen von sämtlichen 16 Mitgliedern des Lohnamtes abgelehnten Vorschlag; danach sollten alle Wochenlöhne unter 50 Schilling um 4 1/6% und diejenigen über 50 Schilling um weitere 4 1/6% gekürzt werden. Die Arbeiten des Lohnamtes schienen also an einem toten Punkte angelangt zu sein. Etwas später teilten jedoch die Eisenbahngesellschaften den Personalorganisationen mit, sie seien bereit, den Vorschlag des Vorsitzenden zu akzeptieren. Die 3 beteiligten Personalverbände (Verband der Eisenbahner, Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer und Vereinigung des Verwaltung- und Aufsichtspersonals) stellten jedoch in einer am 24. Januar abgehaltenen Sitzung fest, dass sie die Ansicht des Vorsitzenden nicht teilen können in der Überzeugung, dass keine hinreichenden Gründe vorgebracht wurden, welche eine weitere Schwächung des Einkommens der Eisenbahner rechtfertigen. Wenn die Forderung der Eisenbahngesellschaften restlos erfüllt würde, hätte dies zu bedeuten, dass die Eisenbahner von ihrem Lohne insgesamt £4.600.000, und bei Annahme der vom Vorsitzenden des Lohnamtes vorgeschlagenen Senkung 750 000 bis eine Million Pfund Sterling abtreten müssten.

In bezug auf das Werkstättenpersonal wurde beschlossen, ihre Lohnfrage so lange beruhen zu lassen, bis für das übrige Personal ein Beschluss gefasst worden ist.

Es liegt nun bei den Eisenbahngesellschaften, darüber zu entscheiden, ob sie auf ihre Forderungen verzichten oder den Tarifvertrag kündigen wollen, um eine Änderung des Lohnabbausystems durchzusetzen.

Der Streik der indischen Eisenbahner beendet. (ITF) Nach elfwöchiger Dauer ist am 9. Januar durch -- wie uns mitgeteilt wird -- ein Vergleich die Streikaktion der Eisenbahnbediensteten bei der Madras and Southern Railway eingestellt worden.

Vor einem Lohnabbau? (ITF) Die belgische Nordbahn beabsichtigt, ab 1. Februar d. J. eine Gehaltskürzung von 6% und ab 1. April eine weitere von 6% durchzuführen.

Der freie Samstag mittag für die holländischen Strecken- und Hilfsarbeiter. (ITF) Auf Antrag der holländischen, der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahnerorganisation hat sich die Eisenbahnverwaltung bereit erklärt, den Strecken- und Hilfsarbeitern am Samstag nachmittag frei zu geben, unter der Bedingung jedoch, dass nach wie vor 102 Stunden wöchentlich gearbeitet wird. Die Arbeitszeit, welche bisher auf Samstag nachmittag fiel muss jedoch auf die übrigen Werkstage verteilt werden.

Die Solidarität der Eisenbahner. (ITF) Im Jahre 1932 haben die 36000 Mitglieder des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes für die Erwerblosen 235 104 schw. Franken (1931: 220 000 Franken) gesammelt.

Die verwerfliche Sparpolitik der Eisenbahnen. (ITF) In Spanien haben sich vor kurzem zwei schwere Eisenbahnunfälle ereignet; sie sind die direkte Folge eines verfehlten Sparsystems. Es war am 26. Dezember, als bei El Vacar (in der Provinz Andalusien) Zug No. 3727 entgleiste, wobei 5 Eisenbahner ums Leben kamen, die Lokomotive und 18 der 32 Fahrzeuge vollständig vernichtet, und die übrigen 14 Fahrzeuge schwer beschädigt wurden. Ursache der Katastrophe war der seitliche Einsturz einer abgetragenen Erdmasse. Viele Unfälle auf dieser Strecke waren auf die gleiche Ursache zurückzuführen und vor einiger Zeit erwog man die Beseitigung dieser ständigen Unfallgefahr; man ist aber davon wieder abgekommen, vermutlich weil dies nach den Voranschlägen etwa 100 000 Peseten Kosten mit sich gebracht hätte. Der Eisenbahnerverband macht geltend, dass die Aufsicht und Kontrolle über die Strecke ganz unzureichend ist.

Am 30. Dezember stiess kurz nach der Ausfahrt aus der Station Huelva auf der Strecke Huelva-Zafra ein gemischter Zug mit einem Wagen zusammen, der vom damaligen starken Winde auf die Hauptstrecke geblasen wurde. Der Heizer trug Verletzungen davon, 3 Fahrzeuge und die Lokomotive wurden vollkommen zerstört und zwei weitere Fahrzeuge schwer beschädigt. Glücklicherweise blieben sämtliche Fahrgäste unversehrt. Personalmangel war die Ursache des Unglücks; bei der Einführung des Achtstundentages ist nämlich der Weichenstellerposten bei der Einfahrt in den Bahnhof abgeschafft worden. In der Endstation Huelva ist der einzige Angestellte ein Schreibgehilfe bei der Warenabfertigung, der zugleich das Amt eines Stationsvorstehers und Telegraphisten versieht und sein Büro nicht verlassen kann, weil er auch für die Kasse verantwortlich ist.

Der General hat wieder seine Lieblingsbeschäftigung. (ITF) Der Divisionsgeneral Jonescu, Generaldirektor der rumänischen Staatsbahnen, über dessen Willkürakte und schlechte Betriebsverwaltung die I.T.F. öfters berichtet hat, wurde seines Amtes enthoben. Dieser Säbelrassler darf jetzt wieder seiner Lieblingsbeschäftigung, der Kriegshetze, nachgehen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Die Löhne der Strassenbahnbediensteten in Grossbritannien. (ITF) Im Februar 1932 wurde auf Grund einer Entscheidung des Nationalen Paritätischen Ausschusses für das Strassenbahngewerbe dem Personal der grössten Strassenbahnunternehmen Grossbritanniens auf die Dauer eines Jahres eine vorläufige Gehaltskürzung auferlegt. Wie man sich erinnern wird, hat man für London eine besondere Vereinbarung getroffen, wodurch die früheren Löhne wieder in Kraft gesetzt wurden. Die Arbeitgebervertreter im Paritätischen Ausschuss für das Strassenbahngewerbe teilten nun kürzlich der Personalorganisation mit, dass sie die Absicht haben, zu verlangen, dass die einstweilige Kürzung -- diese wird Anfang April hinfällig -- während weiterer 12 Monate in Kraft bleibt. Der Ausschuss hat nun die Angelegenheit in seiner Sitzung vom 19. d. M. behandelt und

beschlossen, eine besondere Kommission mit der Prüfung dieses Falles zu beauftragen. Diese hat dem Ausschusse Anfang Februar Bericht zu erstatten.

Die Gehaltskürzung, auf deren Fortbestand die Unternehmer bestehen, macht 2 s. wöchentlich für die Bediensteten mit einem Wochenverdienst von 50 s. und mehr, und 1 s. 6 d. wöchentlich für solche mit einem wöchentlichen Einkommen von weniger als 50 und mehr als 47 s. 6 d. aus. Von dem Gehaltsabbau sollen nicht betroffen werden die Bediensteten mit einem Wochenverdienst von 47 s. d. oder noch weniger.

Schwere Strafen für streikende Strassenbahner in Polen. (ITF) Im Juni 1931 haben die Strassenbahner in Warschau gestreikt zum Protest gegen übermässige Rationalisierungsmassnahmen in den Werkstätten. Der Streik ist unterdrückt worden und eine Anzahl von Strassenbahnern wurde verhaftet. Erst am 3. Januar 1933 hat man gegen die "Schuldigen" eine Gerichtsverhandlung eröffnet. Auf der Anklagebank sasson 11 Strassenbahner und Werkstättenarbeiter, einige von ihnen bereits arbeitslos. Grund der Anklage war auf Mitgliedschaft zur kommunistischen Partei, die in Polen bekanntlich illegal ist, Propaganda für diese Partei unter den Strassenbahnern und Schürung des Klassenhasses gegen die Direktion der Strassenbahnen. Trotz der Beteuerungen der Angeklagten, dass sie mit der kommunistischen Partei nichts zu tun hätten, sondern einzig und allein ihre Arbeitsbedingungen verteidigten, wurden sie am 17. Januar zu sehr schweren Strafen verurteilt: einer zu 5 Jahren, einer zu 4 Jahren, drei zu 3 Jahren und drei zu 2 Jahren Kerker, insgesamt zu 24 Jahren. Die Verteidiger haben gegen diese harten Strafen Berufung eingelegt.

Der Konflikt bei den Strassenbahnen Tokios - Japan. (ITF) Um das Betriebsdefizit von 3.420.000 Yen<sup>\*)</sup> der städtischen Strassenbahn Tokios wieder gutzumachen, haben im Oktober v. J. die Gemeindebehörden beschlossen, die Löhne und Gehälter, einschliesslich Zulagen, herabzusetzen. Ausserdem beabsichtigte man, etwa 1 300 Bedienstete zu entlassen. Der Lohnabbau sollte 12% betragen. Ferner war vorgesehen, dass die Pensionierung der Verwaltungsangestellten im 50. und diejenige der Arbeiter im 57 Jahre erfolgen soll.

Die Strassenbahnerorganisation "Tokyo Kôtsû Rôdô Kumiai" hat schon wiederholt an die Gemeindebehörden das Ersuchen gestellt, nicht zu Lohnherabsetzungen oder Entlassungen zu greifen. Da die Gewerkschaft daraufhin keine befriedigende Antwort erhielt, wurde beschlossen, die Angelegenheit vor den nächsten Kongress zu bringen, der am 20. Oktober stattfand. Daraufhin nahm aber die Stadt Massnahmen, um im Falle eines Streiks nicht überrascht zu werden.

Unerwartet wurde ein Erlass des Haupt-Polizeikommissars von Tokio herausgegeben, worin es hiess, dass der Konflikt schiedsgerichtlich beigelegt werden müsse. Die dann gewählte Schlichtungskommission bestand zu gleichen Teilen aus Vertretern des Gemeinderats und der Gewerkschaft sowie drei unparteiischen Mitgliedern, worunter der Vorsitzende Yoshida, ehemaliger 2. Bürgermeister von Tokio und Direktor des Amtes für soziale Angelegenheiten. Nach langen Debatten arbeitete diese Kommission den Entwurf zu einer Vereinbarung aus, der von beiden Parteien akzeptiert wurde. Die Stadtbehörden bewilligten einen Betrag von 800000 Yen und die Einschränkung der vorgesehenen Entlassungen auf 200. Die Gehaltsreduktion wurde auf durchschnittlich 10% festgesetzt.

Bemerkenswert ist, dass es sich hier um den ersten Fall handelt, der auf Grund des Gesetzes über die Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten aus dem Jahre 1926 ausgetragen wurde. /aus

Wilder Streik der Londoner Omnibusfahrer. (ITF) Am 19. Januar ist ein Teilstreik des Omnibuspersonals ausgebrochen. Ursache des Streiks war die seit einiger Zeit vorgeschriebene Beschleunigung der Fahrzeit, mit der die Angestellten nicht einverstanden sind. Der Streik erreichte am Sonntag, 22. Januar, seinen Höhepunkt. Von 20 000 Mann Belegschaft streikten 13 000, von 48 Garagen lagen 26 vollständig still. Einige Strassenbahner beschlossen einen Sympathiestreik. Der Streik wurde von der zuständigen Gewerkschaft nicht

\*) 1 Yen = RM.0,87

sanktioniert. Am Montag beschlossen die Streikenden auf wiederholte Aufforderung ihrer Gewerkschaft, die Arbeit am Dienstag, den 24. Januar, wieder aufzunehmen. Die Gesellschaft hat inzwischen gewisse Zugeständnisse / die Forderungen der Streikenden in Aussicht gestellt. /in bezug auf

Autos streiken gegen Benzin Zoll. (ITF) In Wien haben am Montag, den 16. Januar alle Mietautos fünf Stunden lang gegen Benzin Zoll und sonstige Überbelastungen gestreikt. In Prag haben ungefähr 5 000 Privatfahrer und Chauffeure aus allen Teilen des Landes eine Protestauffahrt gegen das neue Automobilgesetz mit seinen Steuern und sonstigen Lasten durchgeführt.

#### SEELEUTE

Verlängerung der Tarifverträge in der Hochseefischerei Deutschlands. (ITF) Die am 3. und 4. Januar d. J. geführten Verhandlungen in Bremerhaven führten zur Verlängerung der bestehenden Tarifverträge bis 31. Dezember 1933. Im allgemeinen sind die Heuern und sonstigen geldlichen Bezüge unberührt geblieben; wenn man auch einige Verschlechterungen hat hinnehmen müssen, so muss man doch bedenken, dass die Reederei auf ihre ausserordentlich umfangreichen Verschlechterungsanträge verzichten mussten.

Der Streik in Ymuiden. (ITF) Seit unseren im letzten Pressebericht gemachten Mitteilungen hat sich in der Lage nichts geändert. Unsere streikenden Kameraden bestehen auf ihrem Recht, während die Reederei sich noch stets halbstarrig zeigt. Der Vorstand der christlichen Gewerkschaft steht fast vollkommen auf seiten der Reederei, und er bemüht sich vergeblich, seine Mitglieder zum Nachgeben zu bewegen. Die christlichen Arbeiter kämpfen nach wie vor Schulter an Schulter mit den freigewerkschaftlich organisierten Kameraden.

Verlängerung des Tarifvertrages in Norwegen. (ITF) Die Kollektivverträge für die Norwegische Grosse Fahrt sind automatisch verlängert worden bis 1. Februar 1934.

Heuerherabsetzung in der norwegischen Küstenfahrt. (ITF) Für die norwegische Küstenfahrt gilt eine Vereinbarung, wonach die Heuern nach dem Freisindex geregelt werden. Demzufolge sollten die Heuern jetzt um 2,8% herabgesetzt werden. Es ist jedoch fraglich, ob diese Reduktion wirklich durchgeführt wird. Die Verhandlungen darüber sind noch nicht beendet.

Heueraufbesserung für die japanischen Seeleute. (ITF) Seit dem grossen Seemannsstreik vom Jahre 1928 gilt in Japan eine Vereinbarung über die Mindestheuern. Infolge der schweren Krise, welche das Schiffahrtsgewerbe durchzumachen hatte, forderten die japanischen Reederei Ende 1930 eine Heuerkürzung von 15 bis 20%, die Ende Januar 1931, nach langwierigen Verhandlungen, auf 6% festgesetzt wurde. Damals betrug die Heuerherabsetzung für den Bootsmann, den Hilfskesselwärter und den ersten Steward 4 Yen (1 Yen = 0,87 RM) monatlich und 3 Yen pro Monat für die übrigen Mannschaftsmitglieder.

Da sich in den letzten Monaten die Verhältnisse in der Schiffahrt bedeutend gebessert haben und die aufgelagte Tonnage von 540 000 t auf 170 000 t zurückgegangen ist, forderte der Seemannsverband eine Heueraufbesserung. Die Reederei, die ohne weiteres sahen, dass es den Seeleuten mit ihrer Forderung ernst war, zeigten sofort Entgegenkommen insoweit, als sie die Einführung der alten, im Jahre 1928 gültigen Heuersätze vorschlugen, womit sich der Seemannsverband einverstanden erklärte. Ab 1. März 1933 werden nun den japanischen Seeleuten folgende Heuern ausbezahlt:

a u f S c h i f f e n v o n

	<u>500-1500 t</u> Yen	<u>1500-3500 t</u> Yen	<u>über 3500 t</u> Yen
Bootsmann ) 1. Schmierer ) Steward )	61	66	71
Zimmermann	57	62	67
Steuerer ) Schmierer ) Koch )	47	52	54
Matrose ) Heizer ) Trimmer ) Mannschaftskoch )	32	35	37
Junger (Stewards)	32	35	35
Anwärter (Lehrlinge im ersten Jahr)	15	15	15

Beilagen.

Dieser Nummer liegen bei:

- 1.) Ein Bericht über die skandinavische Transportarbeiter-Föderation;
- 2.) Eine Sonderbeilage für <sup>die</sup> Eisenbahner;
- 3.) " " " die Strassenbahner;
- 4.) " " " " Kraftfahrer.

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