



# PRESSEBERICHT

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

Nr. 4.

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER, ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE, SOWIE IN ESPERANTO Amsterdam, den 13. Februar 1933.

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

## EISENBAHNER

Der Eisenbahnerstreik in Irland. (ITF) - (Bereits als Sonderbericht veröffentlicht.) Auf eine vom englischen Eisenbahnerverband, ange-schlossen der I.T.F., und vom englischen Verband der Lokomotiv-führer und Heizer herausgegebene Parole sind 5 000 Eisenbahnbedien-stete der irischen Nordbahnen, das Verwaltungspersonal ausgenommen, vom 29. auf 30. Januar, mitternachts, in den Streik getreten. Im November v. J. wurde von den irischen Eisenbahnen (Freistaat und Nord-Irland) beschlossen, eine 15%ige Lohn- und Gehaltskürzung durchzuführen. Das Nationale Lohnamt hat unter dem Drucke der Per-sonalorganisationen diese Kürzung auf 10% verringert. Nun hat der Irische Freistaat, um die Eisenbahner vorläufig von dieser neuen Belastung zu entheben, den Gesellschaften bis zum April d. J. Staatsbeihilfen bewilligt, während dies in Nord-Irland abgelehnt wurde.

Von einigen wenigen, durch Streikbrecher geführten Zügen abgesehen, ist der gesamte Verkehr Nord-Irlands, auch der zwischen Dublin und Belfast, lahmgelegt. Die Transportarbeiter, Chauffeurs, Fuhrleute und Hafendarbeiter, die im Transportarbeiterverband organi-siert sind, haben sich solidarisch erklärt und verhindern die Umlei-tung des Eisenbahn-Güterverkehrs auf den Strassenverkehr. Die Klein-kaufleute von Belfast weigern sich sogar, kleine, von Streikbrechern herangebrachte Warensendungen zu verkaufen. Den letzten Nachrichten zufolge wurden von den Gesellschaften eingerichtete Automobildienste aufgehoben.

Das Verwaltungspersonal steht auf seiten des streikenden Personals, hält es aber für besser, im April, wenn die Frage der Staatsbeihilfen an die Eisenbahnunternehmen wieder auftaucht, eine allgemeine Bewegung durchzuführen. Das Verwaltungspersonal gab die Versicherung ab, dass es keine Streikbrecherarbeit zu verrichten habe.

Am 1. Februar entgleiste in Dundalk (Nord-Irland) ein Per-sonenzug, mit der Folge, dass der Lokomotivführer und ein Schaff-ner getötet und drei weitere Bedienstete, sowie 3 Fahrgäste, ver-letzt wurden. Ohne jegliche Untersuchung über die Ursachen des Unglücks vorgenommen zu haben, wussten die Gesellschaften nichts Eiligeres zu tun als auszuposaunen, es handle sich hier um einen gemeinen Sabotageakt des streikenden Personals. Der Unglückszug war nämlich mit unerfahrenen Streikbrechern besetzt. Die Personal-organisationen erhoben schwere Vorwürfe gegen die Verwaltungen, weil sie auf diese Weise die Verkehrssicherheit gewissenlos gefährden, und lehnen jegliche Verantwortung ab.

Der Streik in Irland dauert fort. (ITF) Der Eisenbahnverkehr zwischen Nord-Irland und dem Freistaat ist so gut wie lahmgelegt. Die Eisenbahngesellschaften konnten die Autodienste, die sie einge-richtet hatten, nicht aufrecht erhalten, da sich auch deren Per-sonal mit den kämpfenden Eisenbahnern solidarisch erklärt hatte. Auch die Kraftdroschkenführer haben die Angebote der Gesellschaften abgelehnt. Die Hafendarbeiter löschen keine Schiffe, sodass sich die Güter auf den Kais anhäufen. Die Kinos erneuern die Programme nicht, weil die Filme nicht geliefert werden können. Auf der ganzen Linie herrscht Disziplin. Die Eisenbahnen wandten sich zur Erlangung von Lokführern und Heizer an England.

Wahrscheinlich wird das britische Arbeitsministerium eingreifen.

Rumänien rührt sich. (ITF) 5 000 Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten von Nicolay sind in den Streik getreten. Sie fordern eine 40%ige Lohnerhöhung, sowie Herabsetzung der Steuern. Sie haben sich in den Werkstätten verbarrikadiert und weigern sich trotz Aufforderung der Polizei, zu räumen. Den letzten Nachrichten gemäss breitet sich der Streik infolge anderer Unruhen und Wirren weiter aus. Die Regierung hat in der Nacht vom 3. zum 4. Februar für Bukarest und die Ölfelder von Ploesti den militärischen Ausnahmezustand verhängt.

Die Rumanische Regierung versucht ihre Schwäche durch Terrorakte zu verdecken. Dass es sich hier um eine noch recht unselbständige Regierung handelt beweist die Tatsache, dass sie ab 1. April d. J. unter Kontrolle des Völkorbundes gestellt wird, der ihr einen "Finanzberater" beigegeben wird.

Die französischen Eisenbahner lehnen jede Lohnkürzung ab. (ITF) Die Löhne der französischen Eisenbahner sind noch nie den Lebenshaltungskosten angepasst worden. In 2 Jahren wurde das Gesamtpersonal um 50 000 Köpfe eingeschränkt. Diese Massnahme bedeutet für die Gesellschaften eine Einsparung von einer Milliarde Franken jährlich. Die Eisenbahner werden sich gegen jede Herabsetzung ihres Lohnes wehren. Nach einer vom Hauptvorstand der Eisenbahnerföderation angenommenen Entschliessung wollen sie bei der Sanierung der Finanzen der Gesellschaften verhindern, dass ihr Lohn dabei als Einsatz genommen wird.

Eine Verbesserung der Lage in Britisch-Indien? (ITF) Nachdem der Staatsvoranschlag günstig ausgefallen ist, erwägt die Regierung die Gehaltssenkung für die Staatsbeamten von 10 auf 5% / Wahrscheinlich sollen von dieser Massnahme die Eisenbahner nicht ausgenommen werden, obgleich die Staatsbahnen mit Verlust arbeiten. /herabzusetzen.

Die lettländischen Eisenbahner vor einem neuen Lohnabbau. (ITF) Die Fraktion des Bauernbundes hat im lettländischen Parlament eine 30%ige Kürzung der Beamtgehälter, einschliesslich derjenigen der Eisenbahner, beantragt. Diese mussten sich schon im Jahre 1932 eine 3 bis 17%ige Lohnbeschneidung gefallen lassen. Am 12. Februar halten die Eisenbahner der baltischen Staaten eine Delegierten-Versammlung ab, in der sie zu der Angelegenheit Stellung nehmen werden.

Weitere Kürzung der Eisenbahnerlöhne in Kanada. (ITF) Die kanadischen Eisenbahnen kündigen, nachdem sie bereits im Februar 1932 eine 10%ige Lohnherabsetzung durchgeführt haben, zum 3. März d. J. eine weitere Kürzung von 10% an.

Auch in Argentinien Verringerung des Einkommens. (ITF) Die Eisenbahner und die Gesellschaften haben nach einem Schiedsspruche der Argentinischen Regierung eine Vereinbarung miteinander getroffen. Danach dürfen Gesellschaften mit Bruttoeinnahmen von über 140 Millionen Pesos jährlich Lohnkürzungen nicht durchführen; diejenigen, deren Einnahmen zwischen 130 und 140 Millionen schwanken, verkürzen die Löhne um 3% und solche mit Einnahmen von 105 bis 115 Millionen um 8%. Die Einnahmen werden allmonatlich auf Grund der 12 vorausgegangenen Monate errechnet. Die Löhne werden alle 3 Monate neu geregelt.

Eine einfache Rechnung der Reichsbahn. (ITF) Durch Senkung der Löhne konnte die Reichsbahn im Jahre 1931 259 Millionen Mark und 1932 200 Millionen an Ausgaben ersparen. Diese Ersparnisse sind aber durch den Einnahmeausfall infolge des Verkehrsrückganges "verbraucht" worden, sodass es, um sich für diesen Ausfall zu entschädigen, "notwendig" war, Personal zu entlassen. Die i. J. 1930 gemachten Ersparnisse machen durchschnittlich 699 893 Mark, i. J. 1932 (nach vorläufigen Feststellungen) 600 595 Mark aus.

Forderungen französischer Eisenbahner. (ITF) Die Gewerkschaft der Eisenbahner von St. Quentin hat eine Entschliessung angenommen, worin folgende, von den französischen Gewerkschaften schon öfter aufgestellte Forderungen enthalten sind; 1.) Schaffung eines nationalen Verkehrsamtes, in dem der Eisenbahn-, der Strassen-, Binnenschiffahrts- und Luftverkehr vertreten sind; 2) Überführung der privaten Gesellschaften in die öffentliche Hand; 3) die Einführung der 40-Stunden-Woche.

Durch einen Solidaritätsakt bleiben 1 000 österreichische Eisenbahner von den Schrecken der Arbeitslosigkeit verschont. (ITF) Die Österreichischen Bundesbahnen haben beschlossen, 1 348 Werkstättenarbeiter zu entlassen. Durch Vermittlung der Personalorganisation war es aber möglich, diese Zahl auf 364 einzuschränken. 984 Arbeiter behalten nun ihren Arbeitsplatz. Um diese Massnahme möglich zu machen, hat das Werkstättenpersonal in eine Lohnherabsetzung der Nebenbezüge eingewilligt.

Diese Verminderung gilt ab 1. Februar 1933 und endigt mit dem 31. Dezember 1933.

Berichtigung. An dieser Stelle berichteten wir in der letzten Nummer von der Einführung des freien Samstag mittag für die holländischen Strecken- und Hilfsarbeiter. Es muss im vorletzten Satze heissen "... unter der Bedingung jedoch, dass nach wie vor 102 Stunden in 2 Wochen (nicht wöchentlich) gearbeitet wird".

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Tarifverhandlungen für die deutschen Privatbahner. (ITF) Nach den am 27. und 28. v. M. im Reichsarbeitsministerium stattgefundenen Tarifvertragsverhandlungen haben sich die Parteien über den Inhalt eines neuen Vertrages für die Privatbahner geeinigt. An den bisherigen Bestimmungen über die Arbeitszeit, den jährlichen Urlaub, Kinderzuschlag und sonstige Nebengelder wurde nichts geändert. Dagegen mussten die Lohnsätze eine geringe Verminderung erfahren.

Zwei gewerkschaftliche Erfolge bei französischen Strassenbahnen. (ITF) Die Strassenbahner von Lille und Roubaix haben dank ihrer Einheit und Geschlossenheit zwei hübsche Erfolge errungen.

Die Strassenbahngesellschaft von Lille wollte, ermutigt durch die ihr im Juli v. J. gelungene Senkung der Löhne Anfang Dezember v. J. unter dem Vorwand, der Index für die Lebenshaltung sei zurückgegangen, eine weitere Einkommensverringerung von 11,87%, d. i. 3-5 Franken täglich, durchsetzen. In mehreren Versammlungen beschloss das gewerkschaftlich organisierte Personal, sich dagegen mit allen Mitteln zu wehren und am 25. Dezember einen Streik zu erklären, falls ihm bis dahin keine Genugtuung verschafft worden sei. Bis zum 24. schien der Streik unvermeidlich; angesichts der festen Haltung des Personals zog aber die Gesellschaft plötzlich ihre Forderung zurück und verpflichtete sich sogar, solange von der Forderung auf eine Neuregelung Abstand zu nehmen, als nicht der Index für die Lebenshaltung auf 578 gefallen sei, d. h. um 64 Punkte unter die Zahl vom Mai v. J., auf Grund welcher die Löhne damals neu festgesetzt wurden.

In Roubaix handelte es sich um einen Solidaritätsakt der Arbeiter. Im November v. J. wurde ein Omnibuschauffeur wegen einiger geringer Fehler, die er bei seiner Berufsarbeit beging, entlassen. Diese willkürliche Strafmassnahme erregte scharfen Widerspruch, und am 9. Dezember beschloss eine Personalversammlung -- Strassenbahner und Omnibuspersonal -- der Gesellschaft, 8 Tage später in den Streik zu treten, sofern bis dahin der Bedienstete nicht wieder eingestellt worden sei. Am 16. Dezember konnte eine weitere Personalversammlung mit starkem Beifall die Meldung entgegennehmen, dass die bedingungslose Wiedereinstellung des Betroffenen erfolgt war.

Ein Erfolg bei den Strassenbahnen von Malaga - Spanien. (ITF) Eine zur Regelung von Lohnfragen zuständige paritätische Kommission hat vor kurzem dem Strassenbahn- und Omnibuspersonal von Malaga, seiner Forderung gemäss, eine Lohnerhöhung von einem Peseten täglich

(1 Pesete = 0,35 RM) zugesprochen. Die Gesellschaft hatte eingewendet, ihre Finanzen liessen eine derartige Lohnerhöhung nicht zu; die Personalvertreter konnten aber ihre Argumente mit allem Erfolg entkräften.

Erparungsmassnahmen der Wiener Strassenbahndirektion. (ITF) Die Wiener städt. Strassenbahn hat stets mehr unter der anhaltenden Wirtschaftskrise zu leiden, was am besten aus ihren Betriebszahlen hervorgeht. Die Betriebseinnahmen im Jahre 1932 waren um 33 Millionen Schilling (1 Schilling = 0,52 RM) geringer als gegenüber dem Jahre 1930. Nun hat die Direktion ein umfassendes Sanierungsprojekt ausgearbeitet, das einerseits eine Erhöhung der bisherigen Fahrpreise (mit Ausnahme des Tagesfahrscheins) und Sparmassnahmen beim Personalaufwand vorsieht. Sie wandte sich daraufhin mit einem Briefe an die Personalorganisation, worin sie diese zu Verhandlungen über eine Reihe von Vorschlägen lud. In einer am 26. Januar abgehaltenen Vertrauensmännerversammlung hat das Personal zu diesen Vorschlägen, die zum Teil weitgehende Verschlechterungen vorsehen, Stellung genommen. Sie wurden als übertrieben und -- selbst unter Berücksichtigung der traurigen finanziellen Lage des Unternehmens -- als ungerechtfertigt bezeichnet. Die Personalvertretung wurde beauftragt, Gegenvorschläge auszuarbeiten, wonach mit den Verhandlungen begonnen werden soll.

Überraschender Taxistreik in Wien. (ITF) Nachdem der am 16. Januar von den Wiener Taxiunternehmern durchgeführte und vorher angekündigte fünfständige Proteststreik gegen Benzinsteuer und sonstige Belastungen nicht den gewünschten Erfolg gehabt hatte, wurde von den Unternehmern eine "Notgemeinschaft" gegründet. Daneben bestand schon seit einigen Wochen eine "Kampfgemeinschaft" der Taxichauffeure, in der unter Führung einiger unter dem Einfluss der Kommunisten stehender Taxifahrer beschlossen wurde, die Aktion der Notgemeinschaft zu unterstützen. Dies geschah, obwohl der grösste Teil der Unternehmerforderungen die Taxichauffeure schwer schädigen würde. Nur so war es möglich, dass am Freitag, den 27. Januar mittags 1 1/2 Uhr ein Proteststreik durchgeführt wurde. Alle Taxis strebten der inneren Stadt zu, dort wurden die Wagen in den Strassen postiert, sodass der Verkehr blockiert wurde. Teilweise wurden die Wagen direkt als Barrikade in den Strassen quergestellt. An einigen Stellen kam es mit der Polizei, die zunächst offensichtlich keine Ahnung hatte, zu Zusammenstössen. Abends um 21 Uhr herrschte wieder normaler Verkehr. Wie verlautet soll die Polizei eine grosse Anzahl (über 1000) Nummern der Taxis festgestellt haben, und es ist beabsichtigt, sowohl gegen Unternehmer, als auch Chauffeurs wegen der Teilnahme an dieser Protestaktion Strafbefehl zu erlassen. Die organisierten Taxichauffeure stehen diesen Bewegungen der Unternehmer ablehnend gegenüber, da die Unternehmer bei dieser Gelegenheit gleich von allen Lasten befreit werden und dabei auch die sozialen Errungenschaften der Arbeiterschaft beseitigen wollen. Ursache für die schlechte Lage des Gewerbes ist in erster Linie das Überangebot an Taxis im Verkehr; es sind in Wien 2870 konzessionierte Taxen in Betrieb.

Streik der Kraftdroschkenführer in Halle. (ITF) Die Kraftdroschkenführer in Halle haben vom 8. bis 28. Dezember einen Streik geführt. Ursache zum Streik war, dass die Unternehmer nach Ablauf des Tarifvertrages die Forderung der Fahrer auf einen Schichtlohn von 3,20 Mk. und 10% der Schichteinnahme schroff ablehnten. Die Unternehmer wollten unbedingt durchsetzen, dass die Fahrer nur noch 25% der Schichteinnahme als Lohn erhalten sollten. Der Kampf war von Anfang an sehr schwer, weil bei einer Beteiligung von 61 Fahrern schon bei Beginn 17 Streikbrecher vorhanden waren und sich bei Beendigung des Streiks schon wieder 37 Wagen in Betrieb befanden. Trotzdem gelang es, den Angriff der Unternehmer abzuwehren. Das Ergebnis ist ein Schichtlohn von 2,80 Mk. und 10% der Schichteinnahme, sowie die Verpflichtung, dass alle während des Streiks eingestellten Fahrer wieder entlassen werden müssen.

Die Verhandlungen in Schweden. (ITF) Wie schon früher mitgeteilt, wurden die Tarifverträge für die schwedische Schifffahrt, die am 31. v. M. abliefen, gekündigt. Die Verhandlungen mussten ergebnislos abgebrochen werden. Die Parteien einigten sich nur insoweit, dass der alte Vertrag bis zum 20. Februar in Kraft bleiben solle; da bis dahin ein Eingreifen des Schlichters zu erwarten ist. Die Reeder verlangen eine Heuerherabsetzung von 15% sowie Aufhebung der auf Tankschiffen in der transatlantischen Fahrt und auf den nach Westafrika fahrenden Schiffen bezahlten Zuschlägen. Ferner sollen die Bestimmungen über den jährlichen Urlaub, über die Reihenfolge bei der Anmusterung sowie über die Heuerfortzahlung bei Krankenhausbehandlung aufgehoben und schliesslich das Kostgeld im Falle von Krankheit auf 3 Kronen herabgesetzt werden.

Die Seemannsföderation ihrerseits forderte eine Reihe von Verbesserungen sowie Bestimmungen, in denen dem Deckpersonal nach 12monatiger Fahrzeit die Heuer eines Leichtmatrosen und nach 24monatiger Fahrzeit diejenige eines Vollmatrosen garantiert wird. In bezug auf die Arbeitszeit verlangt sie eine Höchstarbeitszeit von täglich 8 Stunden für das gesamte Maschinenpersonal sowohl auf See als im Hafen, eine Arbeitszeit von 10 Stunden für das Deckpersonal am Tage der Ankunft und Abfahrt des Schiffes vom Hafen, 9 Stunden für Tagelöhner und 10 Stunden für das im allgemeinen Dienst im Hafen beschäftigte Personal. Die Organisation verlangte ferner eine Verbesserung der Bestimmungen über den jährlichen Urlaub sowie Bestimmungen, nach denen die Seeleute berechtigt sind, die Arbeit im Falle eines Boykotts zu verweigern.

Kündigung des Tarifvertrages für die dänische Schifffahrt. (ITF) Der Tarifvertrag für die dänische Seeschifffahrt ist von den Seeleuten sowohl als von den Reedern gekündigt worden. Der Vertrag läuft am 1. April ab. Bis jetzt hat noch keine der Parteien bestimmte Vorschläge eingereicht, die Seeleute haben aber mit einer Forderung auf Heuererhöhung begonnen, da die Besoldung infolge der Entwertung des dänischen Geldes an Kaufkraft stark eingebüsst hat. Ein weiterer Grund zur Kündigung war die beständige Verminderung der Besatzungsstärke und die lange Arbeitszeit. Die Reeder dagegen begründen ihre Forderung auf Heuerherabsetzung mit dem Hinweis auf die Konkurrenz. In einer solchen Massnahme erblickten sie auch ein Mittel, um die bereits aufgelegten Schiffe wieder in Fahrt zu bringen.

Verlängerung des Kollektivvertrages in Island. (ITF) Da der zwischen der isländischen Seemannsorganisation und dem Reederverein geschlossene Vertrag nicht gekündigt wurde, ist er automatisch auf ein weiteres Jahr verlängert worden.

Zusammenarbeit der Offiziere und Mannschaften in Belgien. (ITF) nach dem holländischen Muster ist in Belgien zum Zwecke der Zusammenarbeit zwischen den Seemanns- und Offiziers-Organisationen eine besondere Kommission ins Leben gerufen worden, der je 3 Vertreter der interessierten Verbände angehören.

Aus der holländischen Binnenschifffahrt. (ITF) Anfang Februar ist in der regelmässigen Kanalschifffahrt eine neue Regelung der Arbeitsbedingungen in Kraft getreten, wonach die Löhne um 3% herabgesetzt werden, wobei die sog. Trajektzulage unverändert bleibt und die Löhne ein bestimmtes Minimum nicht unterschreiten dürfen. Bei der Niederländischen Dampfschiffahrts-Reederei (Nederlandsche Stoomboot-reederij), die den Frachtverkehr auf dem Rhein betreibt, ist ein neuer Kollektivvertrag abgeschlossen worden. Die Löhne wurden etwa um 7% herabgesetzt. Andere Arbeitsbedingungen bleiben unverändert. Der Vertrag läuft vom 15. Januar bis 31. Dezember 1933.

#### Beilagen.

Dieser Nummer liegen bei:

- 1.) Ein Bericht über die argentinische Föderation des Lokomotivpersonals.
- 2.) Statistischer Anhang.
- 3.) Eine Sonderbeilage für die Seeleute.
- 4.) " " " " Hafenarbeiter.
- 5.) " " " " Luftfahrt.