



# 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. 7

Amsterdam, den 27. März 1933

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

## EISENBAHNER

Die österreichischen Eisenbahner gegen den Faschismus. (ITF) Die Direktion der österreichischen Bundesbahnen massregelt entgegen dem diesbezüglichen Beschlusse des Parlaments die Eisenbahner wegen Beteiligung an dem am 1. März ausgebrochenen Streike. Durch alle möglichen Massnahmen versucht sie, ihre Solidarität ins Wanken zu bringen, die Front, welche sie den Versuchen des österreichischen Faschismus entgegenstellen, zu durchbrechen. Die Eisenbahner wissen nur zu genau, dass die gegenwärtige Haltung der Generaldirektion eng zusammenhängt mit derjenigen der Regierung, dass sie von dieser direkt beeinflusst und aufgehetzt wird. Die dringendste Aufgabe besteht aber nicht darin, sich den Stichen der Direktion zu widersetzen, sondern gegen den Faschismus anzukämpfen.

So hat man einen Plan aufgedeckt, wonach 17 Züge mehr als 13 000 bewaffnete Heimwehrmänner nach Wien bringen sollen. Die Heimwehrtrupps sollten am 25. und 26. März, und am 2. April in Wien eintreffen. Dieser faschistische Truppentransport war auch Gegenstand eines Diensttelegrammes der Generaldirektion der Bundesbahnen an gewisse Bahndirektionen. Es wird auch berichtet, dass eine verdächtige Bewegung mit gedeckten Güterwagen festzustellen ist, die offenbar für Heimwehrtransporte bestimmt sind.

Wenn sich die österreichische Bundesbahndirektion zum Helfershelfer der Faschisten macht, sind die Eisenbahner mit allen übrigen österreichischen Arbeitern solidarisch. Ihr bisheriges Verhalten gegen den Faschismus hat bewiesen, dass sie ihrer Aufgabe gewachsen sind.

Der Streik in Irland. (ITF) Die Unterhandlungen zwischen den Personalorganisationen und den Eisenbahnen wurden abgebrochen. Der Streik dauert unverändert fort.

Referendum gegen den Lohnabbau in der Schweiz. (ITF) Am 21. März war die Referendumsfrist gegen das "Bundesgesetz betr. die vorübergehende Anpassung der Gehälter und Löhne der im Dienste des Bundes stehenden Personen an die veränderten Verhältnisse", worunter auch die Eisenbahner fallen, abgelaufen. Die Volkabstimmung findet am Sonntag, den 28. Mai statt. Es sind nur 30 000 Unterschriften erforderlich, doch waren bis Donnerstag, den 16. März bereits 273 600 abgeliefert. In der Schweiz mit seinen 1 100 000 Wählern ist es bisher noch nie vorgekommen, dass über 800 000 Wähler von ihrem Stimmrecht Gebrauch gemacht haben. /genannte Lohnabbaugesetz

Taktlosigkeit des Schweizerischen Bundesrats. (ITF) Der Bundesrat hat vor kurzem unter dem gesamten Bundespersonal einen Bericht des Militärdepartements über die Genfer Vorfälle vom 9. November 1932 verteilen lassen, worin versucht wird, die an diesem Tage verübten mehrfachen Morde, welche allgemeine Entrüstung und Empörung im Lande hervorgerufen haben, zu rechtfertigen. Die Eisenbahner sind über diese Taktlosigkeit stark verstimmt und fassen sie als eine direkte Provozierung auf.

Entstellung des Finanzberichtes der Schweizerischen Bundesbahnen. (ITF) In dem Bericht des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen über die "Finanzlage der Bundesbahnen und die zu ihrer

Sanierung zu ergreifenden Massnahmen wird behauptet, im Jahre 1931 seien mehr als 75 Prozent der Betriebsausgaben auf das Personal entfallen. Dabei wird wohlweislich verschwiegen, dass in den Betriebsausgaben nicht enthalten sind die ungeheuren Lasten für den Zinsendienst (114 130 000 Franken), es wird nicht gesagt, dass unter "Personalausgaben", ausser allen Besoldungen vom Generaldirektor an, auch die Ausgaben für Dienstreisen, Nebenbezüge, Dienstkleider, und alle Leistungen für Versicherungen der Bediensteten, die eigentlich zu den Sachausgaben gehören, zu verstehen sind. Die Gegner der Volkskreise, die den Lohnabbau bekämpfen, benutzen den entstellten Finanzbericht des Verwaltungsrates, um gegen die Eisenbahner und für den von der Regierung vorgeschlagenen Gehaltsabbau Stimmung zu machen. Bemerkte sei noch, dass die Personalausgaben, wenn man die drückenden Kapitallasten der Bundesbahnen ausser Betracht lässt, im Jahre 1930 54,27% und 1931: 55,85% betragen haben.

Die jugoslawischen Eisenbahnen kommen ihren Verpflichtungen nicht nach. (ITF) Die jugoslawischen Eisenbahnen haben für die Hälfte der Beiträge zur Pensionskasse aufzukommen. Vom 1. Januar 1924 bis 31. März 1932 ist der auf sie entfallende Anteil auf 33 635 155 Dinar (ca. 1 850 000 RM) angewachsen, die Direktion hatte bis dahin aber nur 12 500 000 Dinar eingezahlt. Demnach hat die Kasse noch eine Forderung von 21 135 155 Dinar (ca. 1 162 400 RM) an die Eisenbahn.

Löhne in Rumänien. (ITF)

	Monatsgehälter (brutto)		
	1930	1931	1932
Oberlokomotivführer	Lei 9 320 (Mk 512.60)	7 642 (Mk 420.31)	6 450 (Mk 354.75)
Lokomotivführer (3. Kl.)	Lei 5 700 (Mk 313.50)	4 674 (Mk 257.07)	4 000 (Mk 220.--)
Heizer (3. Kl.)	Lei 5 560 (Mk 305.80)	4 300 (Mk 236.50)	3 650 (Mk 200.75)

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Lohnkürzung bei den Strassenbahnen von Detroit -- Ver. Staaten. (ITF) Der Voranschlag des kommunalen Verkehrsbetriebes Detroit für das Geschäftsjahr 1933/34 sieht eine Einschränkung der Gesamtbetriebskosten um 6 Millionen Dollar, nämlich von \$20 425 750 auf \$14 800 000 vor. Im ganzen Betriebe sollen radikale Sparmassnahmen durchgeführt werden. Das Strassenbahn- und Omnibuspersonal hat in einen Lohnabbau von 7 1/2 Cents pro Stunde eingewilligt, sodass der Stundenlohn für Strassenbahner bei zweimänniger Bedienung 67 1/2 Cents (RM 2.82), für Strassenbahner bei einmänniger Bedienung und für Omnibusführer 72 1/2 Cents (RM 3.03) pro Stunde beträgt. Die Personalorganisation erwartet, dass die alten Lohnsätze wieder Gültigkeit erlangen, sobald die Lage des Unternehmens dies gestattet. Auf Vorschlag der Gewerkschaft ist die tägliche und wöchentliche Arbeitszeit so herabgesetzt worden, dass sämtlichen Bediensteten die Arbeitsplätze erhalten bleiben.

Das Strassenbahnpersonal vom Haag (Holland) widersetzt sich jeglicher Lohnsenkung. (ITF) Die Organisationen des Haager Strassenbahnpersonals haben beim Gemeinderat gegen die Absicht der Strassenbahngesellschaft, die Löhne um 8% abzubauen, Protest eingelegt. Die Organisationen machen geltend, dass die Betriebsergebnisse eine derartige Massnahme nicht rechtfertigen, umsomehr nicht, da das Personal seinen Teil durch einen erhöhten Beitrag zur Pensionskasse von 3 1/2 % des Lohnes bereits beigesteuert hat.

Der Kampf der Strassenbahnbediensteten von Melbourne -- Australien. (ITF) Am 10. Februar fand eine grosse Mitgliederversammlung des australischen Strassenbahnverbandes in Melbourne statt. Die Versammlung hatte zu dem Beschlusse des Strassenbahn-Rates von Melbourne Stellung zu nehmen, der abgelehnt hatte, die letzte Lohnkürzung von 10% rückgängig zu machen; er hatte sich nur bereit erklärt, von der 1 s. 6 d. betragenden Kürzung, die im letzten Quartal 1932 infolge der Senkung des Index für die Lebenshaltung durchgeführt werden musste, Abstand zu nehmen. Die Versammlung nahm mit überwältigender Mehrheit eine Entschliessung an, in der man das Angebot des Rates, den Abzug von

1 s. 6 d. nicht mehr durchzuführen, als eine Garantie dafür bezeichnete, dass die Grenze der Lohnkürzung nunmehr erreicht sei; gleichzeitig wurde beschlossen, wegen Rückgängigmachung der 10%igen letzten Kürzung an eine Konferenz sämtlicher Transportarbeiter- und interessierter Gewerkschaften zu appellieren. Die gemeinsame Versammlung aller dieser Gewerkschaften wird darüber beschliessen, welche Haltung die Strassenbahnbediensteten einnehmen sollen.

### Erfolgreicher Streik der Möbeltransportarbeiter in Berlin. (ITF)

Die Berliner Möbeltransportarbeiter, die bereits im Oktober v. J. einen Angriff der Unternehmer auf ihre Löhne durch einen Streik erfolgreich abwehren konnten, haben wiederum vom 1. bis 15. März einen Abwehrstreik erfolgreich durchgeführt. Wir berichten im folgenden über die Einzelheiten dieser Bewegung, weil dieselbe unter den gegenwärtigen, die gewerkschaftliche Lage der Arbeiter ganz besonders verschlechternden politischen Verhältnissen, von dem uns angeschlossenen Gesamtverband durchgeführt worden ist, wobei wir bemerken, dass die Möbeltransportarbeiter sehr straff organisiert sind.

Die beiden Arbeitgeberverbände des Möbeltransportgewerbes, Neuer internationaler Transportverband und Verein Berliner Möbeltransporteure e. V., kündigten den Lohn- und Manteltarifvertrag zum 28. Februar 1933.

Die Arbeitgeber forderten: Abbau der Lohnsätze für die ständigen Arbeiter von 44,10 Mk. auf 30.- Mk. pro Woche  $- 32\%$   
unständigen " " 8,50 " " 5.- " pro Tag  $- 41\%$

Ausserdem sollten Zuschläge für besonders schwere Arbeit und die Urlaubszahlung wegfallen und in Krankheitsfällen anstelle von 3 Wochen nur noch 6 Tage Zuschuss gezahlt werden.

Die Arbeitnehmer forderten: Lohn unter Fortfall des Trink- und Metergeldes RM. 56.- pro Woche und RM. 10,50 pro Tag. Das Lohnabkommen sollte bis zum 30.9.33 laufen, der Manteltarifvertrag bis zum 28.2.34 verlängert werden.

Die Verhandlungen zwischen den Parteien führten zu keinem Ergebnis, sodass der Schlichtungsausschuss am 25.2.33 folgenden Schiedsspruch fällte: Für ständige Arbeitnehmer Lohn RM. 42.- pro Woche

" unständige " " " 7,20 " Tag

Höchsturlaub statt 12 Tagen nur noch 9 Tage, Krankheitszuschuss statt für 3 Wochen nur noch für 12 Tage.

Beide Parteien lehnten den Schiedsspruch ab. Darauf senkten die Arbeitgeber den Lohn für die unständigen Arbeitnehmer ab 1. März von 8,50 auf RM. 6,40 pro Tag, also noch unter den Schiedsspruch. Auf Grund dieses Diktats stellten die unständigen Arbeitnehmer am 1. März die Arbeit ein, die ständigen Arbeitnehmer folgten.

Nun folgten am 2., 3., und 4. März 1933 Verhandlungen vor dem Schlichter. Das hierbei nach und nach erreichte Höchstangebot der Arbeitgeber war 7,35 Mk. pro Tag. Inzwischen sollten beide Parteien eine Abstimmung über einen neuen Vorschlag von RM. 7,50 durchführen, die Abstimmungen verliefen beiderseits negativ. Nach einem nochmaligen vergeblichen Einigungsvorschlag unterbreitete der Schlichter einen Vergleichsvorschlag von RM. 7,50 pro Tag mit Erklärungsfrist bis zum 10. März 1933.

Die Arbeitnehmer lehnten die Annahme des Schiedsspruches mit 567 gegen 40 Stimmen ab, der Kampf wurde fortgesetzt. Die Arbeitgeber versuchten durch Säulenanschlag, für 7,50 Tagelohn Streikbrecher einzustellen. Trotz der grossen Arbeitslosigkeit missglückte dieser Versuch. Am Montag, den 13. März 1933 unterbreitete der Vorsitzende des Schlichtungsausschusses folgenden Vergleichsvorschlag: "Der bis zum 28.2.33 geltende Mantel- und Lohnvertrag für das Möbeltransportgewerbe wird bis zum 31. Mai 33 unverändert verlängert. Bei Vertragsablauf soll ein Tarifschiedsgericht über die Neuregelung des Mantel- und Lohnvertrages bindend entscheiden". Beide Parteien haben diesem Vorschlag zugestimmt, mit der Massgabe, dass Massregelungen beiderseits nicht stattfinden und das bisherige Arbeitsverhältnis als nicht unterbrochen gilt. Daraufhin wurde die Arbeit am 15. März morgens wieder aufgenommen. Unter den gegenwärtig in Deutschland herrschenden Umständen ein grosser Erfolg, der nicht zuletzt darauf zurückzuführen ist, dass die Möbeltransportarbeiter sich der Notwendigkeit der gewerkschaftlichen Organisation bewusst sind. (Bereits als Sonderbericht veröffentlicht.)

Die Arbeitsbedingungen der Kraftwagenführer von Guadalajara -- Spanien. (ITF) Nach langen Verhandlungen ist es der Ortsgruppe

ausgelagert des spanischen Transportarbeiterbundes gelungen, einen Arbeitsvertrag für die Chauffeure abzuschliessen, der eine bedeutende Verbesserung darstellt. Ausser der streng einzuhaltenden wöchentlichen Ruhezeit für Berufskraftfahrer als auch für die Selbstfahrer wurden folgende Mindestlöhne, bei 8stündiger Arbeitszeit pro Tag, festgesetzt:

Omnibus- und Lastwagenführer: 10 Peseten; Taxameterfahrer 8 Peseten; Omnibusschaffner, Wagenputzer: 7 Peseten; Lenker von Mietwagen: 275 Peseten monatlich (1 Pesete = RM.0,35)

Neuer Tarifvertrag für die Hafentarbeiter Neuseelands. (ITF) Der seit Februar 1932 schwebende Konflikt in den neuseeländischen Häfen hat nun endlich nach Abschluss eines neuen Tarifvertrages zwischen der Arbeitgeber-Organisation und dem der I.T.F. angeschlossenen Hafentarbeiterverband sein Ende gefunden.

Der ursprüngliche Antrag der Arbeitgeber sah eine Verkürzung des Stundenlohns von 2 s. 1 d. auf 1 s. 11 d. vor. (Bei Beurteilung dieser Ziffern darf nicht vergessen werden, dass kurze Zeit davor die Hafentarbeiterlöhne sowie die der übrigen Arbeiter um 10% abgebaut worden waren). Ausserdem wollten die Arbeitgeber die Tarife für besondere Arbeiten herabsetzen.

Nach langwierigen Verhandlungen waren die Arbeitgeber mit einer Verkürzung auf 2 s. Stundenlohn einverstanden sowie damit, dass für eine Reihe von Sonderarbeiten keine Tariferabsetzung erfolgen solle. Über die letzten Vorschläge der Unternehmer hatten dann die Mitglieder des Hafentarbeiterverbandes abzustimmen. Nachdem sie sich in überwiegender Mehrheit dafür ausgesprochen hatten, beschloss der Vorstand, auf der Grundlage eines Stundenlohnes von 2 s. einen Tarifvertrag abzuschliessen. Im November ist dann der Vertrag, rückwirkend ab 19. August, abgeschlossen worden. Geltungsdauer: ein Jahr.

#### BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE

Ein Streik in der französischen Binnenschifffahrt. (ITF) Die Binnenschiffer auf der Rhone, Saone und den anliegenden Kanälen sind am 6. März aus Protest gegen einen beabsichtigten Lohnabbau um 5-7% in Streik getreten. In den Kampf sind etwa 1200 Binnenschiffer verwickelt. Die Hafentarbeiter in den betreffenden Häfen sind in einen Sympathiestreik getreten. Die Streikenden sind fest entschlossen, im Kampf bis zum siegreichen Ende zu führen.

Eine Aktion zur Einführung der Sonntags- und Nachtruhe in der deutschen Binnenschifffahrt. (ITF) Die Partikulierschiffer in Deutschland führen eine Aktion für die Einführung der Sonntags- und Nachtruhe. Es werden unter den Schiffen Abstimmungskarten verteilt, damit sich diese durch die Unterschrift für die Einführung aussprechen sollen! Die Arbeitnehmer unterstützen diese Aktion. Am 14. März hat sich mit der Frage der Reichswasserstrassenbeirat beschäftigt. Die Arbeitgeber stellten sich gegen die Einführung der Sonntags- und Nachtruhe. Es ist zu keiner Lösung gekommen und die Frage wurde vertagt.

Der Streik der schwedischen Seeleute. (ITF) Bekanntlich hat der schwedische Seemannsbund unter seinen Mitgliedern eine Abstimmung über den Vermittlungsvorschlag von der Regierung eingesetzten Schlichtungsausschusses vorgenommen. Danach sollte das Decks- und Maschinenpersonal von einem Abbau von 4% betroffen werden, die Löhne der Leichtmatrosen mit zweijähriger Fahrzeit unverändert bleiben, während beim Bedienungspersonal die ursprünglichen Forderungen der Reeder durchgeführt werden sollen. Die Mitglieder haben sich nun mit 79% gegen den Vermittlungsvorschlag und mit 20% für denselben -- bei 1% Stimmenthaltung -- ausgesprochen. Daraufhin hat die Föderation zum 8. März einen Streik erklärt. Da die Seeleute eine 7tägige Kündigungsfrist einzuhalten haben, konnte die Abmusterung nicht vor dem 16. erfolgen. Seither müssen die Besatzungen bei der Ankunft in einem schwedischen, in manchen Fällen auch beim Anlaufen eines ausländischen Hafens, ab. Angesichts der heutigen Verhältnisse dürfte es den Reedern gelingen, Streikbrecher anzuheuern. In verschiedenen Auslandshäfen sind bereits Massnahmen getroffen worden.

/des

Der Fischerstreik in Ymuiden — Holland. (ITF) Die Fischer von Ymuiden sind noch stets im Streik. Der von der Regierung angewiesene Schlichter hat an die beiden Parteien einen weiteren Brief gerichtet, worin er feststellt, dass sich die Meinungsverschiedenheiten noch auf zwei wichtige Punkte beschränken, über die andern Punkte könne man sich aber leicht einigen. Diese beiden Punkte betreffen die Frage des vierten Matrosen auf bestimmten Schiffen sowie die Entschädigung, welche bei Unterlassung einer geplanten Reise zu zahlen ist. Der Schlichter schlägt vor, die beiden Parteien möchten sich einem Schiedsspruche über diese beiden Fragen unterwerfen.

Kündigung des Tarifvertrages für die holländische Seeschifffahrt. (ITF) Nach dem erfolgreichen Streik der holländischen Seeleute und Offiziere vom September v. J. wurde der Tarifvertrag für die Seeschifffahrt bis 1. April 1933 verlängert.

Die Reeder haben noch keine Vorschläge für den neuen Vertrag gemacht, es steht aber fest, dass sie versuchen werden, eine Herabsetzung der Heuern zu erlangen.

Ein Offiziersstreik in Polen? (ITF) Die polnischen Reeder wollen eine 15%ige Kürzung der Bezüge der höheren Range durchsetzen. Die Offiziersgewerkschaft hielt am 27. Februar eine Mitgliederversammlung ab, wo gegen die Absichten der Reeder energisch protestiert und beschlossen wurde, gegebenenfalls in den Streik zu treten. Die der I.T.F. angeschlossene Seemannsorganisation hat sich mit den Offizieren solidarisch erklärt und ihnen im Falle eines offenen Konfliktes ihre Unterstützung zugesagt.

Das schwedische Arbeitszeitgesetz verlängert. (ITF) Nachdem im Jahre 1930 die Geltungsdauer des schwedischen Gesetzes über die Arbeitszeit an Bord provisorisch auf 3 Jahre verlängert worden war, ist nunmehr eine weitere Verlängerung bis 31. Dezember d. J. beschlossen worden. Der Handelsrat und das Wohlfahrtsamt haben bis zur internationalen Regelung der Frage eine nochmalige Verlängerung des Gesetzes um 3 Jahre beantragt.

Daraufhin gab der Minister für Handel seinem Bedauern darüber Ausdruck, dass die Bemühungen in dieser Richtung noch nicht so weit vorgeschritten sind, dass eine endgültige gesetzliche Regelung getroffen werden kann. Wenn auch eine internationale Regelung, auch vom schwedischen Gesichtspunkte aus, von grösster Wichtigkeit sei, dürfe eine Verzögerung derselben noch nicht verhindern, dass in kürzester Frist eine Änderung des schwedischen Gesetzes vorgenommen wird. Man werde mit der 1930 beschlossenen Untersuchung über die ganze Frage fortfahren und das Handelsministerium gibt der Hoffnung Ausdruck, dass die Arbeiten noch so rechtzeitig abgeschlossen sein werden, dass die nächste Parlamentssession aufgefordert werden könne, sich zu einem neuen verbesserten Gesetzentwurf über die Arbeitszeit in der Seeschifffahrt zu äussern.

Die kanadischen Seeleute stellen Forderungen. (ITF) Die kanadische Seemannsorganisation hat dem Parlament ein Memorandum unterbreitet, in dem sie eine Reihe von Verbesserungen und Schutzmassnahmen fordert. U.a. sollen im Gesetz für die Seeschifffahrt Bestimmungen über die Einsetzung eines Lohnrates aufgenommen werden, der Mindestlohnsätze festzusetzen, sowie die Arbeitszeit zu regeln hätte. Man verlangt ferner die Einführung von Navigationszertifikaten als Sicherheit dafür, dass die Fahrzeuge mit erfahrenen Besatzungen bemannt werden. In das Seemannsbuch ist eine diesbezügliche Bemerkung einzutragen. Um das Patent eines Matrosen zu erlangen, müsste der Betreffende 3 Jahre in der grossen Fahrt oder 4 Jahre in der Küstenschifffahrt beschäftigt gewesen sein; für Kohlenzieher wird eine Fahrzeit von 18 Monaten, für Heizer eine solche von 2 bis 3 Jahren und für Schmierer auf einem Motorschiff eine Fahrzeit von 2 Jahren verlangt. In dem Memorandum werden auch Zertifikate bezüglich der Rettungsboote sowie Schutzmassnahmen gegen die Konkurrenz der chinesischen Seeleute gefordert. Bei der kanadischen Handelsmarine arbeiten etwa 2 500 Chinesen. Wegen der Unterkunftsverhältnisse wird ebenfalls Beschwerde geführt; die Reeder sollen überdies verpflichtet werden, zweimal monatlich Leintücher, Kopfkissenüberzüge, Handtücher und Seife zu stellen und die Decken zweimal monatlich wechseln und waschen zu lassen.

Beilagen. -- Dieser Nummer liegen bei: 1.) Eine Sonderbeilage für die Eisenbahner; 2.) Eine Sonderbeilage für die Strassenbahner; 3.) Eine Sonderbeilage für die Kraftfahrer und 4.) ein Bericht über die Organisation der finnischen Eisenbahner.