



# PRESSEBERICHT

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

Amsterdam,  
den 10. April  
1935.

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE,  
SOWIE IN ESPERANTO

No. 8.

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

## Unsere deutschen Organisationen.

Wie aus der Tagespresse und sonstigen uns zugegangenen Mitteilungen hervorgeht, haben die Kollegen Scheffel, Breunig und Jochade ihre Ämter im Vorstande des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands niedergelegt. Vorsitzender des Verbandes ist nun M. Herrmann, während die Geschäfte von Scheffel hauptsächlich von K. Blass übernommen wurden.

Ferner ist uns zu Ohren gekommen, dass der Vorsitzende des Gesamtverbandes (Transportarbeiter) A. Reissner in Schutzhaft genommen wurde.

Bisher ist es dem Sekretariat der I.T.F. noch nicht gelungen, sich einen klaren Einblick in die jetzigen Verhältnisse der angeschlossenen Organisationen zu beschaffen. Wir hoffen, demnächst über diese Dinge Näheres berichten zu können.

## EISENBAHNER.

Der österreichische Faschismus gegen die Eisenbahner. (ITF) Die Direktion der österreichischen Bundesbahnen bereitet gemeinschaftlich mit den der Heimwehr angehörenden Eisenbahnerdelegierten eine Gesetzesvorlage vor, die, wenn sie zur Ausführung gelangt, die Eisenbahner und Pensionisten Not und Elend ausliefert, ihnen alle Freude an der Arbeit nimmt und es den ohnehin schon durch schwere Sorgen um ihre Existenz bedrückten Bediensteten unmöglich macht, ihren Dienstpflichten mit der zur Erhaltung der Verkehrssicherheit notwendigen Aufmerksamkeit und Hingebung nachzukommen.

Auf Kosten der 65 000 Eisenbahner und einiger zehntausend Pensionisten sollen nun weitere Einsparungen, und zwar in Höhe von 26 Millionen Schilling vorgenommen werden. U. a. sollen die Reisegebühren einschliesslich sonstiger damit zusammenhängender Entschädigungen für Dienstaufwand bis 31. Dezember 1935 um 15% gekürzt werden. Die Wirtschaftsprämien sollen eine solche Kürzung erfahren, dass die Prämie eines Rangierarbeiters, der von der vorgesehenen Wirtschaftsprämie von S 21,50 heute S 15,20 erhält, künftig nur noch S 6,45 betragen soll. Ein Leitungswerkmeister, der früher S 86 Prämie erhielt (heute S 73,40), soll künftig nur noch S 25,80 erhalten. Die sonstigen Nebenbezüge, die ohnehin schon um 15% gekürzt worden sind, sollen bis 31. Dezember 1935 um weitere 15% herabgesetzt werden.

<u>Einige Beispiele:</u>	<u>Bis 1. Juni 1931</u>	<u>Jetzt</u>	<u>Neuer Plan</u>
Akkordarbeiter	100 S	50 S	37 S
Zulagen für Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal:			
Schaffner	84,20"		58,94 "
Zugführer	116,--"	110,--"	81,20 "
Lokführer	152,84"	145,20	106,99

Die Kürzung der Prämien für Nacharbeit wird von 5 auf 30% erhöht. Die anrechenbare Zulage für das Lokomotivpersonal, das Zugbegleitungs- und Verschubpersonal soll um zwei Drittel gekürzt werden, was für einen Lokführer mit 24jähriger Dienstzeit ein Verlust von 61,83 S pro Monat bedeutet. Die bei Beförderung oder Vorrückung fälligen Mehrbeträge müssen nach der Vorlage um 50% vermindert werden. Ferner würden die Bediensteten statt wie bisher

zu 25,9% mit 42,6% zu den Dienstkleiderkosten herangezogen. Der Erholungsurlaub der ausschliesslich oder vorwiegend manuell tätigen Bundesbahnbediensteten soll sich künftig nach dem Arbeiterurlaubsgesetz richten, was zu bedeuten hätte, dass ihr Urlaub um die Hälfte (von 2 Wochen auf eine für die Beamten mit einer Dienstzeit von unter 5 Jahren) herabgesetzt wird. Die Bemessungsgrundlage der Jahrespension wird von 90 auf 78,3% vermindert.

Die hohen Beamten bei der Direktion, die keine Nahrungssorgen haben, keinen Nachtdienst tun und den Unbilden der Witterung nicht ausgesetzt sind führen noch andere Massnahmen im Schilde. Und im Jahre 1932 sind nicht weniger als 10 000 Eisenbahner entlassen worden!

Der irische Eisenbahnerstreik droht grössere Ausdehnung anzunehmen. (ITF) Nachdem die am Samstag, den 1. April zwischen Vertretern der 3 Personalorganisationen und den Gesellschaften abgehaltene Konferenz gescheitert war, traten die nordirischen Eisenbahner in die 10. Streikwoche ein. Die Eisenbahnen lehnten ab, sämtliche jetzt streikenden Bediensteten wieder einzustellen, dahingegen wollen die Personalorganisationen keine Entlassungen akzeptieren. Eine Einigung konnte daher nicht erzielt werden. Sollte bis zum Monatsende keine neue Vereinbarung abgeschlossen werden, so würden wahrscheinlich sämtliche Eisenbahner Irlands in den Streik treten, weil die zurzeit gültige Vereinbarung, wonach (infolge der Staatsbeihilfen an die Eisenbahnen) jegliche Gehaltssenkung aufgehoben ist, am 30. April abläuft.

Eine Massnahme, die den Weg zur Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen eröffnet. (ITF) Die Finanzkommission der französischen Kammer hat die Eisenbahngesellschaften ermächtigt, auf Grund eines Staatskredites Materialbestellungen in Höhe von 600 Millionen Franken zu vergeben; bisher war dies auf dem Wege der Emission üblich. Durch diesen Kommissionsbeschluss wird rollendes Material der Eisenbahnen Staatseigentum.

Erst müssen Ungerechtigkeiten aus der Welt geschafft werden, bevor man zum Gehaltsabbau übergeht. (ITF) In Frankreich gibt es 2 Personalkategorien, die etatmässig angestellten Bediensteten und das nicht-etatmässig angestellte Personal, zu dem die ganz hohen Beamten gehören. Es gibt zwei Arten von Gerechtigkeit, eine für die etatmässig und eine für die nicht-étatmässig Angestellten. Und beide sind Ungerechtigkeiten. Nachstehend einige Zahlen über diese bei der P.L.M.-Gesellschaft beschäftigten Beamtengruppen.

	<u>Durchschnittsbezüge und Zulagen.</u>	
	<u>etatmässig angestelltes Personal</u>	<u>nicht-etatmässig angestelltes Personal</u>
1932	15.055 Fr.	98.815 Fr.
	<u>Gratifikation pro Jahr (im Durchschnitt)</u>	
1932	630 Fr.	25.083 Fr.
	<u>Gratifikation bei Pensionierung.</u>	
1932	1.795 Fr.	45.000 Fr.
	<u>Gesamtsummen der den nicht-etatmässig Angestellten gewährten Sonderzulagen.</u>	
1930	3.490.000 Fr.	
1931	2.636.000 "	
1932	1.560.000 "	

Die "Etatmässigen" sind 117 000, die "Nicht-Etatmässigen" nur 280 an der Zahl!

Die Reorganisationspläne des französischen Ministeriums für Öffentliche Arbeiten. (ITF) Während einer kurzen Debatte über die Regelung des Verkehrswesens im ganzen Lande hat der französische Minister für Öffentliche Arbeiten dem Parlament einen Plan zur Neuordnung der französischen Eisenbahnen unterbreitet, den wir in grossen Zügen im Nachstehenden wiedergeben. Es handelt sich hier um eine Lebensfrage von 450 000 Eisenbahnern; nicht nur deren Löhne, sondern ihr Broterwerb überhaupt ist dadurch sehr gefährdet. Im Laufe der letzten Jahre sind 35 000 Eisenbahner entlassen worden und die in Aussicht stehenden Massnahmen sind, wenn sie ohne Anhörung der erfahrenen Personalvertreter

durchgeführt werden, geradezu verhängnisvoll.

Der Minister will eine Herabsetzung der hohen Fahrkartensteuer von 32,5 auf 12%; er hat ferner eine Reihe von Vorschlägen gemacht, die einschneidende Änderungen der Arbeitsmethoden mit sich bringen. So hat er u. a. vorgeschlagen, dass Zugbedienstete zu Arbeiten, die jetzt vom Bahnhofspersonal verrichtet werden, herangezogen werden sollen. In manchen Fällen soll Bahnhofspersonal Güterzügen beigegeben werden zu Bahnhofsarbeiten auf kleineren Stationen, wo derartige Güterzüge einlaufen; als Folge der vorgesehenen Ersetzung von Nebenbahnlinien durch Omnibusdienste sind gewisse Zugbedienstete im Schnell-, Mil- und Güterzugsdienst, je nach Lage des Falles, zu spezialisieren; als ähnliche Massnahme ist vorgeschlagen die Ausschaltung dienstplanmässig beschäftigter Zugbediensteten auf nach Bedarf oder zeitweilig verkehrenden Zügen; diese Arbeit soll getan werden von Reservbediensteten, die, soweit möglich, unter einer Direktion zusammenzufassen sind. Zu den sonst vorgeschlagenen Massnahmen gehört auch die Zurückziehung alter Wagen aus dem Verkehr, die Einschränkung der Anzahl Zugbediensteten auf gewissen Zügen, die Neueinteilung der Direktionsbüros und Abschaffung gewisser lokaler Direktionsbüros.

Der Plan sieht ferner vor die Verbesserung und Entwicklung der Triebwagen, der Elektrifizierung, Verkürzung der Lieferzeiten, Verschmelzung gewisser Eisenbahnnetze (Paris-Orléans und Midi), geographische Neueinteilung der Staatsbahnlinien, Vereinheitlichung des Bestell- und Empfangdienstes für unbewegliches und rollendes Material, kurz die Zusammenziehung aller Verproviantierungsdienste, einschliesslich Ankauf von Rohstoffen und gemeinsamer Verbrauch auf allen Netzen, Zusammenlegung kommerzieller Dienste, der Organe zur Beilegung von Konflikten und Verleihung von Titeln und Ämtern.

Die Forderungen der südafrikanischen Eisenbahner. (ITF) Der Vorstand der südafrikanischen, der I.T.F. noch nicht angehörigen Eisenbahner-Föderation, hat u. a. folgende Forderungen aufgestellt:

Aufhebung der provisorischen Lohn- und Gehaltskürzung (ab 1933 10%, vermindert im Februar auf 5%);

Abschaffung der für das Verwaltungspersonal eingeführten Arbeitszeitverlängerung von täglich 1/2 Stunde;

Abschaffung der einjährigen Wartezeit vor der Beförderung (dieser Forderung wurde stattgegeben);

Entschädigung von Sonderleistungen an Sonntagen und Festsetzung einer Arbeitszeitgrenze für Sonntage;

Neueinteilung der Bahnhöfe und Büros auf Grund einer höheren Stufenordnung;

Neuregelung der Teuerungs- und Wohnungszulagen.

Aufrechterhaltung der 44-Stundenwoche bei den westaustralischen Eisenbahnen. (ITF) Das westaustralische Schiedsgericht hat einen Antrag des Staatsbahnkommissars auf Verlängerung der 44-Stundenwoche auf eine 48stündige abgelehnt. Im Dezember 1930 hat sich das Gericht mit der Wiedereinführung der 48-Stundenwoche einverstanden erklärt, dieser Beschluss wurde aber nach Vornahme eines 5%igen Lohn- und Gehaltsabbaues wieder aufgehoben.

Der Umschwung des Herrn Dorpmüller-Janus, Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn. (ITF) Herr Dorpmüller, der Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft steht im Genüsse hoher Dienstbezüge, die er sich erhalten muss. Nun hat er an die Beamten und Arbeiter des Unternehmens in grossen Worten einen Aufruf gerichtet, worin es heisst: "Die nationale Regierung hat die Geschicke Deutschlands in die Hand genommen..... Setzt alle nunmehr Eu. volle Kraft dafür ein, dass das von der nationalen Regierung erstrebte Ziel, unser Vaterland wieder zu Ordnung, Macht und Ansehen zu führen, auch durch die tatkräftige Mitarbeit der Deutschen Reichsbahn erreicht wird."

Herr Dorpmüller-Janus hat sich indessen recht gut an die "Anarchie" der früheren Regierungen gewöhnt; er hat sie sogar im Ausland vertreten und grosse Geldsummen eingestrichen.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Erhaltung des Tarifvertrages für deutsche, nicht-kommunale Strassenbahnen. (ITF) Der Arbeitgeberverband der Deutschen Strassenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen hat den für die nichtkommunalen Strassenbahnen gültigen Tarifvertrag zum 31. März d. J. gekündigt

mit der Begründung, er wolle den Reichstarif aufheben und an dessen Stelle örtliche oder bezirkliche Abschlüsse setzen. Dieser Plan der Arbeitgeber ist gescheitert. Der Deutsche Gesamtverband der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs hat beim Reichsarbeitsministerium einen Schiedsspruch beantragt, wo dann am 14. März auch die Verhandlungen aufgenommen wurden. Da sich die Parteien nicht einigen konnten, wurde eine Tarifkommission eingesetzt. Nach dem inzwischen von beiden Parteien angenommenen Schiedsspruch dieser Kommission gilt der alte Vertrag mit einigen Änderungen auch über den 1. April hinaus; er kann frühestens zum 31. März 1934 unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist gekündigt werden. Nach dem neuen Texte erleiden die Bediensteten eine Kürzung des jährlichen Urlaubs von 1 - 2 Tagen und eine Herabsetzung des Krankenlohns von 5-10%. Die ursprünglichen Forderungen des Arbeitgeberverbandes gingen viel weiter. Andererseits sind in dem Vertrag einige Verbesserungen enthalten in bezug auf die Kündigungsfrist für gewisse Gruppen und den Nachtzuschlag. Hauptsache ist, dass der Vertrag beibehalten werden konnte und der Arbeitgeberverband seine Forderungen bedeutend mässigen musste.

Neuabschluss von Tarifverträgen für die deutschen Kleinbahnen. (ITF)  
Bekanntlich hat der deutsche Gesamtverband den Schiedsspruch vom 28. Januar über die Verlängerung der Reichstarifverträge für die deutschen Privat- und Kleinbahnen abgelehnt. Da die Arbeitgeber bis 20. Februar nichts unternahmen entstand die Gefahr eines tariflosen Zustandes. Auf Initiative des Gesamtverbandes hat das Reichsarbeitsministerium die Parteien zu neuen Verhandlungen eingeladen. Am 23. März kam es zu einer Vereinbarung. Danach sind die Verträge ab 1. April 1933 auf ein weiteres Jahr verlängert worden. In bezug auf die Löhne wurden einige Verschlechterungen durchgeführt; sie sind jedoch von geringerer Bedeutung als im Schiedsspruch vom 28. Januar vorgesehen.

Lohnabbau bei den Linzer Strassenbahnen -- Oesterreich. (ITF) Nach dem Wiener Strassenbahnpersonal bekamen auch die Strassenbahnbediensteten von Linz die Folgen der Wirtschaftskrise zu verspüren. Verhandlungen zwischen der Direktion und der Personalgewerkschaft führten zu einer Vereinbarung, wonach die Löhne ab 1. März um 5% und diejenigen des Omnibuspersonals um 3 S. wöchentlich herabgesetzt werden. Es soll sich hier um eine provisorische, bis 31. März 1934 gültige Massnahme handeln. Nach diesem Datum werden wieder die alten Lohnsätze gelten, sofern bis dahin keine anderweitige Vereinbarung getroffen worden ist. Die ursprünglich von der Direktion aufgestellten Forderungen sahen einen Lohnabbau von 10% und verschiedene andere Verschlechterungen vor.

Erfolgreicher Streik in Essex (England). (ITF) Über 200 Arbeiter der Edward Hillman Luxus-Autobus-Gesellschaft in Essex, die u. a. auch den Verkehr auf der Strecke Upminster-Aldgate versieht, haben am 30. März 1933 einen eintägigen Streik unter Führung der bei der I.T.F. angeschlossenen Transport and General Workers Union erfolgreich durchgeführt. Die Ursache des Streiks war die ungerechtfertigte Entlassung von 4 Beschäftigten und die Forderung von besserer Regelung der Arbeitsbedingungen. Nachdem die Verhandlungen zwischen dem Unternehmen und dem die Arbeiterschaft vertretenden Verbands an dem Widerstand des Unternehmens scheiterten, wurde in einer am 29. März abgehaltenen Versammlung der Streik einstimmig beschlossen. Am 30. März setzte der Streik ein. Der Versuch, von der Romford-Garage aus zwei Wagen in Betrieb zu nehmen, scheiterte. Insgesamt waren durch den Streik 120 Wagen stillgelegt. Durch das einmütige Auftreten der Streikenden sah sich das Unternehmen zu Verhandlungen gezwungen, in denen die Forderungen der Streikenden restlos bewilligt wurden, die Vereinbarung lautet: die vier Entlassenen werden wiederingestellt, die Arbeitszeit wird verkürzt und für die Führer und Schaffner auf der Linie Upminster-Aldgate wird ein Turnus-System eingeführt.

Englische Transportarbeiter für Einhaltung des Wegegesetzes. (ITF)  
Vor dem Gewerbegerichtshof in Westminster wurde am 28. März 1933 der Antrag der Unternehmerverbände auf Verlängerung der Überstunden-Ausnahmebestimmung des englischen Wegegesetzes, die am 31. März abläuft, verhandelt. Die vor dem Gewerbegericht erschienenen Parteien waren

auf Arbeitgeberseite: der Omnibus-Unternehmerverband, der Geschäftswagenbenutzer-Verband, die Vermietwagen-Vereinigung, die städtische Strassenbahn und Transport Vereinigung, und auf der Arbeitnehmerseite: der Transportarbeiterverband und der Eisenbahnerverband. Bevin vom Transportarbeiterverband erklärte: Wir haben keineswegs die Forderungen der Arbeitgeber in bezug auf die Lastkraftwagen unterstützt, sondern wir erwarten, dass das Gesetz nun vom 1. April ab so angewandt wird, wie der Gesetzgeber im Gesetzestext festgelegt hat!

### SEELEUTE

Ende des schwedischen Seemannsstreiks. (ITF) Wie uns mitgeteilt wird, ist der schwedische Seemannsstreik am 1. April aufgehoben worden. Nach der getroffenen Vereinbarung sollen die Heuern um 4% gekürzt werden. Näheres ist uns noch nicht bekannt.

Die Gehälter der Offiziere in der polnischen Handelsflotte. (ITF) Am 23. März beschloss der polnische Handelsminister gemeinsam mit dem Minister für soziale Angelegenheiten, den Reedern anheimzugeben, den Offizieren in der Handelsmarine die früheren Gehälter weiterzuzahlen und den Tarifvertrag bis 1. Juni zu verlängern.

Bei einem Konflikte können sich die finnischen Seeleute auf Unterstützung der skandinavischen Arbeiter verlassen. (ITF) Die letzte Konferenz der skandinavischen Transportarbeiter-Föderation hat sich u.a. mit der Lage der finnischen Seeleute befasst. Für die finnische Seeschifffahrt besteht gegenwärtig kein Kollektivvertrag. Die Löhne sind ausserordentlich niedrig; begreiflicherweise versucht die Seemannsorganisation, eine Besserung durchzusetzen. Die erste Forderung der Organisation ist die auf Abschluss eines Kollektivvertrages. Die Konferenz erklärte, die finnischen Seeleute könnten im Falle eines Konfliktes auf ihre volle Unterstützung rechnen.

Berichtigung! Die neuen Heuern der japanischen Seeleute. (ITF) In No. 3 unseres Presseberichtes gaben wir eine Übersicht über die neuen japanischen Seemannsheuern. Soeben teilt man uns aus Japan mit, dass sich unserer Mitteilung auf ungenaue Angaben stützte. Nachstehend geben wir eine Übersicht über die richtigen Lohnsätze:

<u>Charge</u>	<u>Tonnengehalt</u>		
	<u>500-1.500 t.</u>	<u>1.500-3.500 t.</u>	<u>über 3500 t</u>
	<u>Yen</u>	<u>Yen</u>	<u>Yen</u>
Bootsmann, 1. Schmierer,			
Steward	65	70	75
Zimmermann	60	65	70
Steurer, Schmierer, Koch	50	55	57
Matrose, Heizer, Trimmer, Mannschaftskoch	35	38	40
Jungen (Stewards)	35	38	38
Anwärter (Lehrlinge im ersten Jahre	15	15	15

### Beilagen.

Dieser Nummer liegen bei:

- 1.) Ein Bericht über die All-Indische Eisenbahner-Föderation;
- 2.) Eine Sonderbeilage für die Eisenbahner;
- 3.) " " " " Luftfahrt;
- 4.) " " " " Seeleute.

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