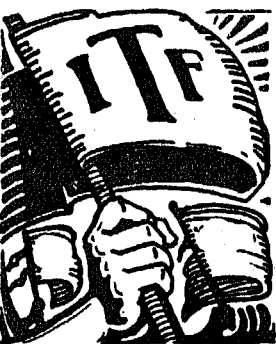


PRESSEBERICHT



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

No. 11

Amsterdam,
den 22. Mai 1933

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

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

EISENBAHNER

Die belgische nationale Eisenbahngesellschaft entzieht dem Personal ganz oder teilweise die Nebenbezüge. Die Drohungen verdichteten sich! (ITF) Ab 1. Mai wurden bei den belgischen Eisenbahnen folgende Verschlechterungen durchgeführt:

Verkürzung der Reise- und Aufwandsentschädigung um 15%;
" der Belohnungen für angestrenzte Aufmerksamkeit, Dienst-eifer und Redlichkeit um 10%;
" der Entschädigung für schriftliche Arbeiten der Boten, Registratoren und Portiers um 10%;
" der Zulagen für stellvertr. Bahnhofsvorsteher und Personal im Zugabfertigungsdienst um 10%;
" der Geldzuweisungen an die Lokführer im Rangierdienst für Wachsamkeit bei der Ausübung des Dienstes um 10%.
Abgeschafft wurde die bisher nach 35, 45 und 50 Jahren "guten und zuverlässigen Dienstes" gewährte Belohnung sowie der Ortszuschlag für die Beamten mit einem 27 000 Fr. übersteigenden Gehalt.

Zur Deckung des Defizits im Staatshaushalt von 600 Millionen Franken will die Regierung neue Sparmassnahmen durchführen. Es wird an eine Herabsetzung der Familien- und Ortszuschläge gedacht. Wenn diese Massnahmen durchgeführt werden, würde dies einen Lohn- und Gehaltsabbau von über 20% ausmachen.

Beispiele:

	Wochendienst:	
	heute	vorgesehen
Streckenarbeiter, mit 10 Dienstjahren und 3 Kindern	Fr. 46,20	Fr. 36,50
Monteure, mit 10 Dienstjahren und 4 Kindern	58,65	45,05

Wenn diese Kürzungen nicht das gewünschte Resultat haben, wird die Regierung vor weitergehenden Abbaumassnahmen nicht zurückschrecken. Die belgischen Eisenbahner sind aber auf der Hut!

Verschlimmerung der Lage der jugoslawischen Eisenbahner. (ITF) Vom 1. April 1927 bis 1. April 1932 mussten sich die jugoslawischen Streckenarbeiter eine Schmälerung ihres Verdienstes von 50% und die Werkstättenarbeiter eine solche von 38% gefallen lassen.

Werkstättenarbeiter. (Löhne in Dinar. 100 Dinar = 6,9 schw. Fr., 12,9 östr. S. und 5,7 RM)

	1. Juli 1930	1. Oktober 1931	1. April 1932
Arbeiter mit 1 Dienstjahr	624	522	480
Arbeiter mit 8 Dienstjahren	810	637	568
Arbeiter mit 35 Dienstjahren	1175	950	850
Professionalist mit 8 Dienstjahren	1130	850	765
Professionalist mit 35 Dienstjahren	1610	1225	1090

Die Gleichschaltung mit dem Hitlerregime und die Belohnung. (ITF) Herr Herrmann, Vorstandsmitglied des verschwundenen Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands und Mitglied der internationalen

Kommission für automatische Kupplung ist von der Hitlerregierung als Mitglied des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn, wo er bisher fungierte, anerkannt worden... Um welchen Preis?

Die Kunst der Aufmachung falscher Statistiken. (ITF) Um leichter vom Minister für öffentliche Arbeiten eine Einschränkung der dem Personal gewährten Freifahrtvergünstigungen zu erlangen, haben die französischen Eisenbahngesellschaften auf Grund von "Erhebungen" Statistiken aufgestellt. Um die Zahl der benutzten Freifahrtscheine zu ermitteln, haben sie ausgerechnet den Weihnachts- und Neujahrstag ausgesucht. Auf diese unzuverlässige und unehrliche Weise können sie nun Berichte gegen die Gewährung von Freifahrtvergünstigungen aufstellen, die einen wesentlichen Bestandteil des Eisenbahnerinkommens ausmachen.

Verschlechterung in bezug auf Freifahrt. (ITF) Um diese Errungenschaft des Personals mehr und mehr zu schmälern, wollen die Eisenbahnbetriebe die Gültigkeit der Freifahrtscheine für die gewöhnlichen Züge nicht auf Motorwagenzüge (wie z. B. bei den österreichischen Bundesbahnen der Fall) und auf Autobusse und Schienenomnibusse (im Falle der französischen Bahnen) ausdehnen. Da diese Verkehrsmittel die Dampftraktion mehr und mehr verdrängen, geht damit auch das Personal in stets grösserer Masse seiner Fahrtvergünstigungen verlustig.

Die grossen französischen Eisenbahngesellschaften im Dienste der Nation. (ITF) Die grossen französischen Bahngesellschaften haben eine Bitte des Ministers für öffentliche Arbeiten, die dahin ging, zweibis dreimal wöchentlich Arbeitslosen der Pariser Vorstädte, welche sich zur Arbeitssuche nach Paris begeben wollen, Freifahrt zu gewähren, abgelehnt. Die grossen Bahnnetze erkaufen das Stillschweigen der Presse mit zahllosen Freifahrtscheinen, wie überhaupt alle diejenigen, welche sie fürchten, Fahrtvergünstigungen erhalten. Sogar öffentlichen Betrieben wird Freifahrt gewährt.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

1. Mai-Demonstration des Pariser öffentlichen Verkehrspersonals durch Arbeitseinstellung von 10 Minuten. Doch dies kostet Massregelungen. (ITF) Der Bund des Personals der Pariser öffentlichen Verkehrsgesellschaft hat seine Mitglieder zu einer Arbeitseinstellung von 10 Minuten am 1. Mai u. z. von 2 Uhr bis 2 Uhr 10 nachm., aufgefordert. Mit dieser Kundgebung sollte Protest eingelegt werden gegen das schleppende Tempo, womit die Gesellschaft die neue Personalordnung, welche vor einer Reihe von Monaten von der Stadtverwaltung beschlossen worden war (neue Pensionsregelung, Unterstützungsverfahren im Falle von Krankheit, Wiedergutmachung der 55%igen Kürzung der Lohnaufbesserung für gewisse Personalgruppen i. J. 1932, u. dgl.) durchführte. Eine grosse Zahl Bediensteter hat der Parole der Gewerkschaft Folge geleistet, was die Gesellschaft veranlasste, diejenigen, welche an der Bewegung teilgenommen haben, durch Entlassung, Beurlaubung etc. zu massregeln. Die Gewerkschaft hat beschlossen, sich gegen diese Massnahmen energisch zur Wehr zu setzen.

Das Strassenbahnpersonal im Haag (Holland) akzeptiert einen Lohnabbau. (ITF) Die vor einigen Monaten zwischen der Haager Strassenbahngesellschaft und den Personalorganisationen eingeleiteten Verhandlungen führten nun zur Annahme eines Sparplanes -- das Personal sprach sich durch schriftliche Abstimmung dafür aus --, der u. a. eine Gehaltsherabsetzung von 2 1/2% ab 15. Mai für die Bediensteten und ab 1. Juni für die Beamten mit sich bringt. Nach der ursprünglichen Forderung der Gesellschaft hätte die Kürzung 8% betragen sollen und waren auch Entlassungen vorgesehen. Die Gewerkschaft hat sie aber von diesen Absichten abbringen können.

Der Lohnabbau bei den englischen Omnibusfahrern soll weitergehen. (ITF) Die Thomas Tillings Omnibus Co., die bereits ihren in Brighton Beschäftigten einen Lohnabbau angedroht hat, setzt ihren Lohnabbaufeldzug fort. Zwischen der Direktion ihrer Filiale in Hove und den dort Beschäftigten hat eine achtstündige Verhandlung **stattgefunden**.

Die Direktion fordert einen Lohnabbau von wöchentlich 6s für Fahrer 4s für Schaffner, 3s für Fahrmeister und 8s für das Garagenpersonal. Die Beteiligten fordern das Herausschieben des Lohnabbaues auf 6 Monate, diese Forderung ist der Hauptdirektion in London zugeleitet worden, die den endgültigen Beschluss der Hauptverwaltung bekanntgeben wird.

Um die Arbeitszeit der englischen Kraftfahrer. (ITF) Das internationale Arbeitsamt veröffentlicht in seinen "Sozialen Informationen" eine Mitteilung über die Arbeitszeit der englischen Kraftfahrer. Wir entnehmen folgendes: Der Minister für Transport hat von mehreren Unternehmerorganisationen des Kraftverkehrs eine Eingabe erhalten, worin die Änderung der Arbeitszeitdauer für Kraftfahrer gefordert wird. Der Minister hat in Übereinstimmung mit Art. 19 des englischen Wegegesetzes von 1930 diese Eingabe an das Gewerbegericht zur Meinungsäußerung überwiesen, um hiernach evtl. Änderungen anordnen zu können. Das Gesetz schreibt vor, dass die Höchstdienstzeit ununterbrochen 5 1/2 Std. und im Total 11 Std. während einer Periode von 24 Std. nicht übersteigen darf. Ausserdem hat der Kraftfahrer ein Recht auf eine ununterbrochene Pause von einer halben Stunde. In der Praxis ist dieses Gesetz niemals respektiert worden. Seit zwei Jahren gab es eine sog. Übergangsverordnung, die die Arbeitszeit auf ununterbrochen 8 1/2 Std. festlegte mit Pausen von einer Gesamtdauer von 40 bis 45 Minuten, die nicht mehr allein der Erholung dienten, sondern während derer der Kraftfahrer auch noch sein Fahrzeug versorgen, und Eintragungen in das Fahrtenbuch etc. machen musste. Diese Verordnung lief am 31. März 33 ab, sodass die im Gesetz festgelegten Bestimmungen mit dem 1. April 33 in Kraft treten mussten. Das Gesetz erlaubt eine effektive Höchstarbeit von 11 Std. pro Tag. Die Arbeitszeit konnte ausgedehnt werden auf 14 bis 15 pro Tag, wenn einer solchen Arbeitszeit in jedem Falle eine ununterbrochene Ruhepause von 12 Std. folgte. Die Verordnung von 1931 dagegen erlaubte eine Ausdehnung auf 14 bis 16 Std. an einem, höchstens zwei Tagen der Woche, wenn der Chauffeur bei Ankunft am Fahrtziel mindestens 4 Std. Ruhe bekam. Das Ersuchen der Unternehmer geht dahin, dass die Dienstzeit während einer Periode von sieben aufeinanderfolgenden Tagen an höchstens zwei Tagen bis zu 16 Std. und an höchstens zwei weiteren Tagen bis zu 15 Std. ausgedehnt werden kann. Für Fahrzeuge im öffentlichen Dienst soll die Normaldienstzeit von gegenwärtig 14 Std. auf 16 Std. an einem Tag innerhalb von sieben aufeinanderfolgenden Tagen ausgedehnt werden können. Das Gewerbegericht hat erklärt, seine Untersuchungen noch fortsetzen zu müssen und um Verlängerung der geltenden Bestimmungen allein für die Personenkraftfahrzeuge ersucht. Dementsprechend hat der Minister die Verordnung um zwei Monate Gültigkeit für den Personenkraftverkehr verlängert. Für Güterverkehr war keine Eingabe eingereicht, sodass hier seit dem 1. April die Bestimmungen des Gesetzes ihre Anwendung finden.

Der Kampf der holländischen Piloten geht weiter. (ITF) Die Direktion der holländischen Luftfahrtgesellschaft hat auf die Mitteilung der Pilotenorganisation, worin die Kündigung des Dienstverhältnisses von Seiten der Piloten mitgeteilt worden ist, geantwortet. Die Direktion erklärt: Die Piloten hätten Recht, dass ein festes Gehalt das Pflichtige sei, jedoch sei die Zeit noch nicht reif dazu. - 1932 seien zwar neue Piloten angenommen worden zu schlechteren Bedingungen, als das Reglement vorsieht, jedoch seien die Betroffenen damit zufrieden gewesen und ausserdem die Bedingungen der älteren Piloten davon nicht berührt worden. Daneben werde eine Erhöhung der Nachtflugprämie von 33 1/3% auf 100% verlangt. Die Direktion erachtet auch jetzt noch eine Prämie von 33 1/3% für ausreichend und die Piloten hätten ja dieses Uebersinkommen unterzeichnet. Die Verhältnisse lägen so, dass die Piloten die volle Verantwortung für ihre Massenkündigung auf sich nehmen müssten. Die Piloten begründen dagegen gegenüber der Öffentlichkeit noch einmal ihre Forderungen. Daraus geht hervor, dass die Piloten ehe sie zu diesem Schritt übergangen, der Direktion ihre Forderungen ausführlich unterbreitet haben. Die Direktion hat jedoch nach wie vor das Reglement nicht beachtet und sich auch nicht um die Forderungen gekümmert. Die Arbeitsbedingungen sind so, dass aus den Piloten das menschenmöglichste herausgeholt wird, und die Piloten nach den technischen Veränderungen im Flugdienst die Grenze

ihres physischen und psychischen Könnens erreicht, wenn nicht schon überschritten haben. Inzwischen haben die Piloten mit Ausnahme von fünf alten und drei soeben eingestellten Piloten, ihr Entlassungsgesuch zum 1. Juli 33 aufrechterhalten. Uns wird noch bekannt, dass die Piloten vor ihrer Einstellung jeder einzeln folgende Erklärung unterzeichnen müssen: Die königl. Luftfahrtgesellschaft für Niederlande und Kolonien N.V. hat, in Erwägung, dass die Art des Betriebes der Gesellschaft es mitsichbringt, dass derselbe einen ungestörten und regelmässigen Verlauf haben muss und deshalb ein kollektives Stilllegen der Arbeiten durch die Piloten-ob sie gekündigt haben oder nicht-nicht geduldet werden kann, folgendes festgestellt etc.-- Mit dieser Bestimmung versucht man jetzt, die Piloten einzuschüchtern. Mit welchen Mitteln die Direktion der K.L.M. den Kampf führt, beweist, dass sie jetzt einen neuen Piloten eingestellt hat, und zwar den Deutschen Silberstein, einen alten Verkehrsflieger der deutschen Lufthansa, der dort wegen "Schlappheit" entlassen ist. Auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist diese Handlungsweise geradezu unverantwortlich. Der neue Pilot hat am 16. seinen Dienst angetreten. Sein Erscheinen hat unter dem Personal eine grosse Unruhe hervorgerufen. Die Direktion hat hiermit angedeutet, dass sie den Kampf rücksichtslos führen will. -- Wir erwarten von den holländischen Piloten, dass sie sich in ihrer mutigen Kampfhaltung nicht beirren lassen und wünschen ihrer Bewegung vollen Erfolg!

SEELEUTE

Der Seemannsstreik in Finnland. (ITF) Bis 12. Mai hatten die Besatzungen von 90 finnischen Fahrzeugen gekündigt und diejenigen von 55 Schiffen waren an Land gegangen. Vonseiten der Reeder versucht man den Fall so hinzustellen, als sei der Streik vollkommen misslungen. Das ist aber nicht der Fall. Die nach Finnland zurückkehrenden Besatzungen verlassen ausnahmslos die Schiffe. In einer stark besuchten Versammlung in Helsingfors protestierten die Seeleute dagegen, dass versucht wird, den Streik als eine politische Bewegung zu bezeichnen, und sie haben erklärt, bis zum Abschlusse eines Kollektivvertrages weiterzukämpfen.

Fest steht, dass es bei den heutigen Verhältnissen den Reedern gelingen wird, in grossem Masse Streikbrecher anzuheuern; es fragt sich nur, ob diese ungeschulten Kräfte die Seeschifffahrt längere Zeit im Gange halten können und ob die Offiziere auf die Dauer mit der sonst von den Besatzungen erledigten umfangreichen Arbeit fertig werden. Eigentlich ist es jetzt so, dass die Offiziere die Arbeit an Bord verrichten. Es sollen sich bereits Unglücksfälle an Bord von mit Streikbrechern bemannten Schiffen zugetragen haben.

-o-o-o-

Beilagen. Dieser Nummer liegen bei:

- 1.) Ein Bericht über den Schweizerischen Eisenbahnen-Verband.
- 2.) Eine Sonderbeilage für die Hafendarbeiter.
- 3.) " " " " Kraftfahrer.

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