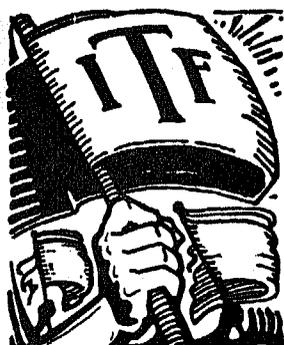


PRESSEBERICHT



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

Amsterdam den 6. Juni 1933.

No.12.

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.

Faschistische Demagogie in Osterreich. (ITF) Die faschistische Demagogie wütet in Osterreich. Die faschistische Organisation "Heimatschutz" propagiert zurzeit eifrig die Gründung einer Gewerkschaft für Eisenbahner, die Mitglieder des "Heimatschutz" sind.

Als Lockmittel sollen die niedrigen Beiträge dienen, die auf 1 S monatlich (ca. Fr. 0,58, frz. Fr. 2,9, RM. 0,48) festgesetzt wurden, während die Eisenbahner der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen 2,70 S entrichten. Die Leistungen der Heimwehrgewerkschaften werden aber von der nationalsozialistischen Betriebszellenorganisation (NSBO) der österreichischen Bundesbahnen noch übertroffen dadurch, dass sie nur 70 Groschen monatlich verlangten und dafür alle gewerkschaftlichen Ansprüche, wie Rechtsschutz, und sonstige Unterstützungsformen befriedigt werden sollen!

Es handelt sich hier um nichts anderes als Tricks, denn die Beiträge können in einer Zeit, wo die Arbeitskonflikte stets zunehmen und die Mitglieder in wachsender Masse auf den gewerkschaftlichen Rechtsschutz angewiesen sind, unmöglich herabgesetzt werden. Ferner sind zur Unterstützung gemassregelter und erwerbsloser Eisenbahner ungeheure Beträge erforderlich. Deshalb verlangt die sozialistische Organisation von ihren Mitgliedern Opfer, Opfer, die umso grösser sind, je niedrigere Löhne bezahlt werden. Die Mitglieder wissen aber, dass sie sich auf ihre Organisation verlassen können.

Wie werden die faschistischen Organisationen ihre Mitglieder im Falle von Not und Elend unterstützen, wie werden sie ihre Interessen vor den Gerichten verteidigen? Wie ihre wichtigsten gewerkschaftlichen Aufgaben erfüllen?

Alle diese Fragen sind den ins Elend geratenen und enttäuschten Eisenbahnern zu beantworten, welche auf die verlockenden Verprechungen und auf die Illusion, ihrer gewerkschaftlichen Pflicht ohne Opfer nachkommen zu können, hereingefallen sind.

Die faschistischen Organisationen kümmern sich am allerwenigsten um die Interessen des Personals. Sie verfolgen in erster Linie politische Zwecke. Und um diese zu erreichen, wollen die Faschisten zunächst die österreichische sozialistische Eisenbahnergewerkschaft, welche bisher das Personal, seine politischen Rechte und den Grundsatz des Klassenkampfes verteidigt hat, zersetzen.

Die Militärmacht der Deutschen Reichsbahn und deren Finanzierung (ITF) Die Reichsbahnwehr, die sich bescheiden "Bahnschutz" nennt, stellt eigentlich eine militärische Organisation von hohem Kampfwert dar und setzt sich hauptsächlich aus Beständen der ehemaligen Schwarzen Reichswehr (eine frühere nationalistische Kampforganisation, welche bei den Ereignissen in Oberschlesien und beim Kapp-Putsch eine wichtige Rolle spielte) zusammen. Die Stärke der Reichsbahnwehr betrug im Jahre 1928 30.000 Mann, heute 40.000 Mann, die offiziell Angestellte der Reichsbahn sind und von dieser auch besoldet werden. In Wirklichkeit wird die Reichsbahnwehr vom Reiche selber unterhalten, u. z. auf dem Umwege über eine berliner Bank, welche bei Vereinigungen für die Lieferung von Brücken, Lokomotiven und Eisenbahnwaggons Bestellungen für die Reichsbahn aufgibt; nach Lieferung werden die Firmen von der Bank bezahlt. Der Aufwand für die Reichsbahnwehr beträgt jährlich 100 Millionen Mark.

Gesetzlich erlaubter Diebstahl in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.)
 In den Vereinigten Staaten wird unter dem Deckmantel "administrativer Massnahmen" das Personal von den Gesellschaften regelrecht bestohlen. Die "Illinois Central"-Gesellschaft hat vor kurzem eine Neu-Einstufung der Streckenarbeiter vorgenommen. Sämtliche ständigen Arbeiter erhielten bisher auf Grund des mit der Streckenarbeiter-Föderation (Brotherhood of Maintenance of Way Employees) abgeschlossenen Tarifvertrages einen Stundenlohn von 38 Cents. Infolge der "Neu-Einstufung" sind alle Arbeiter Aushilfsarbeiter geworden, sodass sie nicht mehr im Genusse der zwischen Organisation und Gesellschaft geschlossenen Vereinbarung stehen, durch die ihr Stundenlohn um 20-25 Cents herabgesetzt wurde.

Die "Illinois Central"-Eisenbahngesellschaft ist eine derjenigen Bahnunternehmungen, welche staatliche Beihilfen in Anspruch genommen haben. Ferner hat ihr die "Reconstruction Finance Corporation" einen Kredit von 3.863.000 Dollar gewährt, der demnächst um 2.500.000 Dollar erhöht werden soll.

Unerhörte Ausbeutung der amerikanischen Eisenbahner. (I.T.F.) Die von der I.T.F. so oft gekennzeichnete unerhörte Ausbeutung der amerikanischen Eisenbahner nimmt ihren Fortgang. Folgende Tatsachen beweisen dies:

Ein Zügführer mit einem Dienstalter von 28 Jahren, von denen er 6 Jahre als Bremsler tätig war, ist nach 22 Jahren wieder in die Klasse der Bremsler zurückversetzt worden.

Bei der Texas-Pacific-Missouri Eisenbahngesellschaft sind sämtliche Lokomotivheizer durch Lokomotivführer, die 15 bis 24 Jahre als solche tätig waren, ersetzt worden. Da einige Lokomotivführer diese harte körperliche Arbeit nicht mehr leisten konnten, mussten diese zu zweit einen Posten versehen, wofür sie nur die halbe Entlohnung eines Heizers erhalten.

Diese unglaublichen Tatsachen stehen in einem von Dr. Merkert verfassten, in No. 3 des "Archiv für Eisenbahnwesen", Jahrgang 1933, herausgegebenen von der Hauptverwaltung der Deutschen-Reichsbahn-Gesellschaft, erschienenen Artikel.

Der kanadische Schlichtungsausschuss stellt Eisenbahnarbeit einem Handelsartikel gleich. (I.T.F.) Der Schlichtungsausschuss (Board of Conciliation) von Kanada hat vor kurzem dem Arbeitsminister einen Bericht unterbreitet, worin er einen Lohnabbau von 20% empfiehlt.... "in der Erwägung, dass Eisenbahnarbeit, wie jede andere Arbeit.... mit einem Handelsartikel zu vergleichen, und als solche Schwankungen unterworfen ist. Wenn der Wert der Erzeugnisse, einschliesslich anderer Arbeit als die der Eisenbahner, im allgemeinen gesunken ist, ist es recht und billig, dass auch die Eisenbahnarbeit niedriger entlohnt wird."

Diese Erklärung stellt eine grobe Verletzung des auch von Kanada anerkannten Friedensvertrages von Versailles dar, worin es u. a. heisst, "dass...die Arbeit nicht als blosse Handelsware betrachtet werden darf".

Würde der Verkehrsminister diese Lohnherabsetzung anordnen, so wären die Löhne um 6% niedriger als die der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten. Wie man sich denken kann, werden dann die amerikanischen Gesellschaften nicht zurückbleiben.

Diese 20%ige Herabsetzung erfolgt an den 1931 gezahlten Löhnen. In Wirklichkeit handelt es sich hier um eine weitere 10%ige Herabsetzung, da sie schon i. J. 1932 um 10% gekürzt worden sind.

TRANSPORTARBEITER

Die Folgen der Verdrängung der Strassenbahn durch den Autobus in Frankreich. (I.T.F.) In Avignon ist das Personal nach Ersetzung der Strassenbahnen durch Omnibusse von 72 auf 45 Mann reduziert worden. Der Achtstundentag bleibt in Kraft und die wöchentliche Ruhepause wird bezahlt. Das monatliche Einkommen beträgt ausschliesslich einiger Zulagen, 900 Franken.

Infolge der Autokonkurrenz sind in Lorient 10 Strassenbahnbedienstete entlassen worden.

Grosse Demonstrationsfahrt der Schweizer Berufskraftfahrer. (I.T.F.) Der Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter, bei dem die Schweizer Berufskraftfahrer organisiert sind, hatte zum 14. Mai 33 zu einer Demonstrationsfahrt aufgerufen. Der Verband hat seit Februar 1931 grosse Fortschritte gemacht und zählt heute 4 000 Kraft-

fahrer als Mitglieder. Die Demonstrationsfahrt nach St. Gallen wies eine sehr starke Beteiligung auf, 42 Wagen mit über 900 Chauffeuren zählte die imposante Wagenkolonne, im Zuge wurden Transparente etc. mitgeführt. Die in St. Gallen, in der Demonstrationsversammlung angenommene, an die Bundesbehörden gerichtete Willenskundgebung zeigt, um was es geht; es heisst darin: "Die von mehr als 1000 Chauffeuren und Transportarbeitern der Ostschweiz besuchte Chauffeurtagung vom 14. Mai in St. Gallen stellt mit Bedauern fest, dass trotz des Inkrafttretens des Bundesgesetzes über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr auf Neujahr 1933 der Bundesbeschluss gemäss Artikel 17 dieses Gesetzes betreffend die Ruhe-, Präsenz- und Arbeitszeit der Chauffeure noch immer auf sich warten lässt. Die sich fast täglich wiederholenden Unglücksfälle, die auf Übermüdung der Chauffeure zurückzuführen sind, beweisen, dass der gesetzliche Schutz der Chauffeure untrennbar mit der Verkehrssicherheit zusammenhängt.-- Die Chauffeure erwarten vom Bundesrat, dass er unter allen Umständen ein Nacht- und Sonntagsfahrverbot für den Warentransport aufstellt und dass er die Arbeits- und Ruhezeit der Motorfahrzeugführer entsprechend den Begehren des Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz auf 96 Stunden pro 14 Tage ansetzt.- Desgleichen erwarten die Chauffeure, dass die zusammenhängende tägliche Ruhezeit nicht unter 11 Stunden festgesetzt und am Samstag spätestens 17 Uhr Arbeitsschluss sein soll." --- Wir gratulieren unseren Kollegen zu dieser eindrucksvollen Kundgebung!

Lohnkampf der Kraftdroschkenfahrer in Lund (Schweden) beendet. (ITF)

Die Kraftdroschkenfahrer in Lund (Schweden) wurden am 31. Dezember 1932 um 24 Uhr von ihren Arbeitgebern ausgesperrt. Die Kraftdroschkenbesitzer glaubten, einen Generalangriff auf die Löhne der Kraftdroschkenfahrer durchführen zu können. Sie verhöhnten die Kraftfahrer und erklärten, die Löhne eigenmächtig festsetzen zu wollen, im anderen Falle sie überhaupt keine Kraftfahrer mehr beschäftigen würden. - Die Kraftdroschkenfahrer nahmen den Kampf auf und führten ihn mit bewundernswerter Zähigkeit. Der Kampf ist jetzt nach Monaten mit einem Sieg der Kraftfahrer beendet. - Der neue Tarifvertrag ist wenig geübelt. Der Wochenlohn beträgt 35 Kr. zuzüglich 5% der Einnahmen bis 100 Kronen und 7%, der Einnahmen über 100 Kr. (früher resp. 6% und 10%). Ablöser und Aushilfsfahrer erhalten 8 Kr. täglichem Festlohn, (früher 6 Kr. zuzüglich Provision). Die Kündigungsfrist des Arbeitsverhältnisses ist auf gegenseitig eine Woche festgesetzt. Alle ausgesperrten Kraftfahrer müssen wieder eingestellt werden. Der Kollektivvertrag gilt bis 1. März 1934.-- Wir beglückwünschen die Kollegen zu ihrem Erfolg!

Englische Omnibusfahrer im Kampf um ihre Arbeitsrechte. (I.T.F.)

Die Beschäftigten der Thomas Tilling Omnibus Gesellschaft, Filialen Brighton und Hove hatten sich in einer nächtlichen Versammlung wiederum mit dem von der Gesellschaft beabsichtigten Lohnabbau zu beschäftigen. Bekanntlich hatten die Arbeitnehmer eine Herausschiebung des Lohnabbaues um 6 Monate verlangt. Die Gesellschaft dagegen hat erklärt, dass sie nur bis zum 17. Mai warten könne. Es scheint, dass es als ob es zu einem ernstem Konflikt, d.h. zu einer Stoppsetzung des Autobusbetriebes in den beiden Städten mit ca. 200 000 Einwohnern kommen soll. Inzwischen sind bereits 75% des beschäftigten Personals der Transport and General Workers Union (bei der I.T.F. angeschlossen) beigetreten.-- Damit ist das Personal bei Tillings Co., jetzt praktisch 100 prozentig organisiert, -- Das Ultimatum der nächtlichen Versammlung an die Unternehmergesellschaft lautet: Die Beschäftigten lehnen eine grössere Lohnherabsetzung als $\frac{1}{4}$ d. pro Stunde mit aller Entschiedenheit ab. Dieser Beschluss ist der Direktion mitgeteilt worden. Durch das einmütige Auftreten der Beschäftigten sah sich die Direktion gezwungen, ihren ursprünglichen Lohnabbau fallen zu lassen und wurde die Verhandlungsperiode bis zum 17. Mai ausgedehnt.

Auch die Thames Valley Omnibus Co. versuchte einen Angriff auf die Löhne der bei ihr Beschäftigten. Sie benutzte dazu die Tatsache, dass auf Grund des Eingreifens des Gewerbegerichts die Arbeitszeit der bei ihr Beschäftigten auf 48 Std. wöchentlich herabgesetzt ist. Dementsprechend wollte die Gesellschaft jetzt auch die Löhne herabsetzen. Schaffner und Führer haben in einer Versammlung Stellung genommen und jeden Lohnabbau mit Entschiedenheit abgelehnt.

SEELEUTE

Der Streik der finnischen Seeleute. (I.T.F.) Der Streik der finnischen Seeleute wird unverändert fortgeführt. Die Besatzung von über 72 Schiffen ist an Land gegangen. Nur auf einem einzigen Schiffe, "Ariadne", ein Touristenfahrzeug, das zwischen Helsingfors und Deutschland verkehrt, hat die ganze Besatzung weitergearbeitet. Der grösste Teil dieser Besatzung besteht aus "Radikalen", für welche der finnische Seemannsverband zu "reformistisch" ist, die sich aber nicht genieren, Streikbrochordienste zu leisten. Von kommunistischer Seite hat man alles mögliche getan, um den Seemannsverband in die Quere zu laufen. Es wurden Rundschreiben herausgegeben, u. z. mit der Aufforderung, auf den Schiffen Streikkomitees zu bilden, was an sich schon merkwürdig klingt, denn die Besatzungen von Schiffen, die sich noch in der Fahrt befinden, bestehen aus Streikbrochern. Das kommunistische Geschrei ist ziemlich nutzlos, da die Solidarität der russischen Hafendarbeiter in Leningrad als nicht gerade glänzend bezeichnet werden kann. Dort werden noch immer aus Finnland kommende Streikbrocherschiffe gelöscht und geladen!

Die finnischen Reeder sind natürlich über die Blockade von skandinavischer Seite nicht besonders entzückt. Die Mitteilung über den von den englischen Transportarbeiterverbänden verhängten und von den übrigen Gewerkschaften unterstützten Boykott machte nicht nur bei den finnischen Seeleuten, die sich dadurch in ihrem Kampfe gestärkt fühlen, sondern auch bei der Bourgeoisie, einen nachhaltigen Eindruck. Eine Blockade Englands kann nicht durch einen Importboykott beantwortet werden, denn England ist das grösste Absatzgebiet für finnische Erzeugnisse. Einige bürgerliche Blätter mit liberalem Einschlag beginnen bereits, in ihren Leitartikeln Arbeitsfrieden zu fordern.

Abgesehen von der bereits von der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation verprochenen Hilfe hat nun auch der englische Gewerkschaftsbund beschlossen, die finnischen Seeleute mit einem Betrage von £ 500 zu unterstützen. Die moralische und finanzielle Unterstützung des Auslandes an die finnischen Seeleute gibt auch der gesamten finnischen Arbeiterbewegung neue Kraft, da unsere Kameraden in dem von der faschistischen Lappobewegung misshandelten Lande schwer zu leiden haben.

Beilagen. Dieser Nummer liegen bei:

- 1.) Einiges über die nouseeländische Gewerkschaftsbewegung.
- 2.) Eine Sonderbeilage für die Eisenbahner.
- 3.) Eine Sonderbeilage für die Seeleute.
- 4.) Eine Sonderbeilage für die Luftfahrt.