

PRESSEBERICHT

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

Amsterdam,
den 31. Juli 1933.

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE,
SOWIE IN ESPERANTO No. 16

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

EISENBAHNER

Der neue Sekretär des englischen Eisenbahnerverbandes. (I.T.F.) Der Vorstand des englischen Eisenbahnerverbandes (N.U.R.) hat bis zu einer Neuwahl den Genossen John Marchbank, bisheriger stellvertretender Generalsekretär, mit der Weiterführung der Geschäfte des vor kurzem verschiedenen Generalsekretärs C.T. Cramp betraut.

Gen. Marchbank wurde 1885 in Lambfoot (b. Dumfries) als Sohn eines Schäfers geboren, war in seiner Jugend selber Schäfer, dann Viehtreiber und Milchmann. Im Alter von 18 Jahren trat er als Gepäckträger in den Dienst der Caledonian Eisenbahn-Gesellschaft und später wurde er Rangierer am Buchananstreet-Bahnhof zu Glasgow. Von 1922 bis 1924 war er Vorsitzender der N.U.R. Im Jahre 1925 wurde er zum Hilfssekretär des Verbandes ernannt. Damals war er bei der L.M.S.-Eisenbahn in Glasgow angestellt.

Sanierungsmaßnahmen der tschechoslowakischen Staatsbahnen. (I.T.F.) Die tschechoslowakischen Eisenbahnen haben einschneidende Sanierungsmaßnahmen getroffen, die natürlich zum grössten Teile auf Kosten des Personals durchgeführt werden. In allen Dienstzweigen ist die Anzahl der beschäftigten Personen stark reduziert worden. Im Verkehrsdienste wurden die Bediensteten vom 1. November 1932 bis 1. Mai 1933 fast um 2.400 Personen abgebaut. Auch das Werkstättenpersonal ist stark vermindert worden. Allein im Laufe der ersten Monate dieses Jahres wurden 700 Bedienstete entlassen. Die Personalabgänge infolge Ablebens, Invalidität oder Pensionierung werden nicht ersetzt. Überdies hat man schon im Herbst vorigen Jahres eine Pensionierungsaktion eingeleitet, was bedeutete, dass alte und ausgediente Eisenbahner in den Ruhestand versetzt wurden und etappenweise auch die Altersgrenze entsprechend versetzt wurde. Man rechnet damit, dass der Personalstand, der Ende Oktober 1932 134.756 Bedienstete betrug, sich bis Ende d. J. um 12.000 Personen verringern wird.

Damit sollen etwa K^č 48 Millionen jährlich eingespart werden; im laufenden Jahre beträgt die Ersparnis mit Rücksicht auf die etappenweise Pensionierung etwa K^č 21 Millionen.

Die tunesischen Eisenbahner wehren sich gegen Lohnabbau. (I.T.F.) Auf einen Appell ihrer gewerkschaftlichen Organisation haben viele Eisenbahner, die lokalen Gewerkschaften angeschlossen sind, geantwortet, dass sie bereit sind, gegen die drohende Lohnkürzung anzukämpfen. Am 2. Juni wurden gutbesuchte Versammlungen abgehalten, wo die Eisenbahner erklärten, dass nicht sie die Folgen der Wirtschaftskrise und der Miswirtschaft bei den Eisenbahnen zu tragen haben. Sie forderten die Enteignung der Bahnen und die Einrichtung einer allgemeinen, vom Staat, dem Personal und den Benutzern nach gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten verwalteten Verkehrsorganisation. Die Eisenbahner erklärten, sie würden weder eine Gehaltsverminderung, noch zwangsweise Pensionierung akzeptieren; sie verpflichteten sich, unter Leitung der Organisation mit allen Mitteln, wenn nötig durch einen Generalstreik, dagegen anzukämpfen.

Die drastische Lohnherabsetzung und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für die rumänischen Eisenbahner infolge der Korruptionspolitik der rumänischen Staatsbahnen führte bekanntlich im Februar d. J. zu einem Streik in den Eisenbahnwerkstätten. Es wurde Militär aufgeboten um die Werkstätten, worin sich die Arbeiter verschanzt hatten, zu belagern. Die Heereswaffen sind nicht bloss Spielzeug; sie wurden deshalb gegen die Arbeiter gebraucht, die sich natürlich bald ergeben mussten. Der Streik brach jämmerlich zusammen.

Damit ist aber die Geschichte nicht erledigt. Die Regierung zitierte die Arbeiter vor den Richter, und da über Bukarest während des Streiks der Belagerungs^{ungs}zustand verhängt worden war, sollten sie von einem Kriegsgericht abgeurteilt werden. Der Prozess, eine reine Komödie, hat am 17. Juli begonnen. 115 Arbeiter, die von 40, von der Regierung angewiesenen Rechtsanwälten verteidigt werden sollen, wurden verklagt, während 600 Personen als Zeugen auftreten. Schon am ersten Verhandlungstag verlangten die Rechtsanwälte eine Vertagung des Prozesses, weil sie nur einen Vormittag Zeit bekommen hatten, um die 6.000 Seiten starken Akten durchzusehen. Diese Forderung wurde zurückgewiesen, was, wenn man hört, dass die Anwälte nur über die zur Last gelegten "Verbrechen" reden dürfen, begreiflich ist.

Der Prozess wird wahrscheinlich ein Monat dauern. Es wird wohl nicht übertrieben sein, zu behaupten, dass auf die beschuldigten Arbeiter schon die Gefängniszelle wartet.

Nicht nur in Italien und Deutschland herrscht der Faschismus!

UEBRIGE TRANSPORTARBEITER

Lohnabbau für die belgischen Kleinbahnbediensteten. (I.T.F.) Der Verwaltungsrat der belgischen Lokal- und Kleinbahnlinien hat mit Wirkung vom 15. Juni d. J. ab eine Gehaltskürzung von 5% durchgeführt. Von dieser Massnahme nicht betroffen werden jedoch diejenigen verheirateten Bediensteten, deren Tageseinkommen keine 28 Franken erreicht, sowie solche mit einer Arbeitszeit von 40 oder noch weniger Stunden pro Woche.

Im Industriegebiet Borinage hat das Personal diese Massnahmen mit einem Streik beantwortet.

Sanierung auf Kosten des Personals. (I.T.F.) Die holländische Kleinbahngesellschaft "Dedemvaartsche Stoomtram", die so schwere Betriebsdefizite erlitten hat, dass sie in ihrer Existenz bedroht ist, beabsichtigt, die ohnedies schon recht mageren Löhne und Gehälter des Personals um nicht weniger als 25% zu kürzen. Würde das Personal den geplanten Abbau nicht akzeptieren, so hätte dies Entlassung zu bedeuten.

Zusammenlegung der Verkehrsdienste in Grossbritannien. (I.T.F.) Nach der kürzlichen Vereinigung der Londoner Verkehrsmittel in öffentlicher Hand spricht man jetzt auch von einer Fusion der Verkehrsbetriebe von Manchester und Umgebung. Der bereits ausgearbeitete diesbezügliche Plan umfasst Manchester und die umliegenden Gemeinden auf einem Gebiet von 33 auf 24 km.

Es handelt sich hier nicht um einen vereinzelt Fall. In andern Gemeinden und Gemeindegruppen sind derartige Fusionspläne ebenfalls in Vorbereitung oder bereits ausgeführt.

SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER

Hitlerianische Aktion in der Rheinschifffahrt. (I.T.F.) Seit der Machtergreifung Hitlers in Deutschland bemühen sich die Anhänger seiner Partei ganz besonders, einen überwiegenden Einfluss auf die Rheinschifffahrt zu erlangen. Sie haben es dabei insbesondere auf die Fahrzeuge mit holländischer Flagge abgesehen und wollen die deutschen Arbeitsverhältnisse durch Schaffung geeigneter Körperschaften auch der holländischen Schifffahrt, die auf dem Rheine grosse Bedeutung hat, auferlegen. Insbesondere gehen sie darauf aus, Besatzungen niederländischer Nationalität von Bord zu vertreiben und durch "deutsche", d. h. hitlerianische Mannschaften zu ersetzen.

Der holländische Zentralverband der Transportarbeiter, angeschlossen bei der I.T.F., hat sich dieserhalb an das Ministerium des Auswärtigen im Haag gewandt, das erklärt hat, dass gegen jeden unrechtmässigen Eingriff in die Unabhängigkeit der niederländischen Rheinschifffahrt, soweit die Anheuerung von Besatzungen niederländischer

Staatsangehörigkeit in Frage kommt, Massnahmen ergriffen werden. Ferner hat sich die Gewerkschaft mit den holländischen Reederfirmen in Verbindung gesetzt und diese gebeten, wie bisher, vorzugsweise holländisches Personal auf ihren Rheinschiffen zu verwenden.

Der Seeleutestreik in Finnland. (I.T.F.) Der Seeleutestreik in Finnland dauert nun fast 3 Monate, ohne dass die Kampfeslust unter den Streikenden nachgelassen hätte. Den Reedern ist es zwar gelungen, ziemlich viele Schiffe mit Streikbrechern zu bemannen, sie verspüren aber dennoch die nachteiligen Folgen der Aktion. Seit Ausbruch des Streiks wagen sie nicht, ihre Schiffe nach Schweden oder Norwegen zu dirigieren und jetzt werden sie auch in Russland aufgehalten. Die Reeder haben bekanntlich versucht, durch eine neue Lohnskala den Widerstand der Seeleute zu brechen, aber vergeblich. Die Seeleute fordern hauptsächlich Anerkennung der Organisation und Abschluss eines Kollektivvertrages, und solange diese Forderungen nicht bewilligt sind, denken sie nicht daran, den Kampf einzustellen. Es haben versuchsweise Verhandlungen stattgefunden, doch diese verliefen ergebnislos.

Vom lettländischen Seemannstreik. (I.T.F.) Der Streik auf den lettländischen Handelsschiffen dauert noch stets fort. Es wird ein Kollektivvertrag und Heraufsetzung der äusserst niedrigen Heuersätze gefordert. Vorige Woche brachten die Zeitungen die Nachricht, der Streik sei nach Abschluss eines Kollektivvertrages aufgehoben worden; dies ist aber nicht der Fall. Der besagte Vertrag wurde mit einer Streikbrecherorganisation abgeschlossen. Der Seemannsverband, der dem Gewerkschaftsbund angehört, hat mit den Reedern keine Übereinkunft getroffen, sodass der Streik unverändert fortgeführt wird. Die Reeder haben auf mehreren Schiffen ziemlich viele Streikbrecher angeheuert, die Stimmung unter den Streikenden ist aber ausgezeichnet. Auch in den ausländischen Häfen schliessen sich die lettländischen Seeleute dem Streik an.

Panama schützt sich gegen allzuviel "ausländische" Schiffe in der eigenen Handelsflotte. (I.T.F.) In den letzten Jahren hat man bekanntlich festgestellt, dass die Reeder, um sich gewissen gesetzlichen Verpflichtungen zu entziehen und auf Lohnkonto Einsparungen zu machen, ihre Schiffe unter eine "billigere" Flagge gebracht haben. Einer der dafür in Frage kommenden Staaten war Panama, der eine wahre Invasion ausländischer Fahrzeuge mitmachen musste. Die dortige Regierung scheint nun zu viel des Guten bekommen zu haben, denn sie hat Bestimmungen erlassen, die es bedeutend schwieriger machen, ausländische Schiffe unter die Panama-Flagge zu stellen. Wenn ein Schiff unter die Flagge Panamas treten will, so muss es zuerst einmal dorthin kommen und sich einer gründlichen Inspizierung und Wiederholung unterziehen. Wenn dann der Flaggenwechsel genehmigt worden ist, so hat das Schiff hierfür \$ 1.10 (amerik. Valuta) pro B.R.T. zu entrichten und weiter jedes Jahr 10 Cent pro B.R.T. an Angaben zu bezahlen. Der Kapitän und die Offiziere können Ausländer sein, doch müssen mindestens 35% der Besatzung Bürger von Panama sein.

Neue Gesetzesvorschriften für die Seeschifffahrt in Frankreich. (ITF) In den Satzungen der für die Seeleute geschaffenen besonderen Arbeitslosen-Unterstützungskassen ist bestimmt, dass sich der erwerbslose Seemann bei dem paritätischen Seemanns-Arbeitsnachweis erst mindestens 30 Tage lang gemeldet haben muss, bevor er den Anspruch auf Unterstützung erwirbt. Diese Karenzfrist ist nun durch einen am 13. Mai d. J. herausgegebenen Erlass auf 8 Tage verkürzt worden.

Nach dem neuen Gesetz über Hygiene und Sicherheit in der Seeschifffahrt, das dank der von unserer französischen Seemanns-Föderation angenommen worden ist, müssen die Schiffsleute der niedrigeren Beschäftigungsgruppen in den für die Ausstellung von Schiffszertifikaten und Ausarbeitung von Vorschriften für den Schiffsbau zuständigen Kommissionen vertreten sein.

Ferner wurde ein Gesetzentwurf eingereicht, der den Seeleuten eine Heraufsetzung der Altersrente bringen, und ein zweiter Entwurf, auf Grund dessen ihnen das Wahlrecht zugestanden werden soll, auch wenn sie sich auf See befinden.

Ergriffenen Initiative am 24. Mai d. J. von der französischen Kammer