

PRESSEBERICHT

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

Januar 1934

No. 2

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

Nach der Katastrophe von Lagny:  
eine energische Aktion der französischen Eisenbahner. (I.T.F.)

Damit die wahren Schuldigen der Eisenbahnkatastrophe von Lagny zur Verantwortung gezogen und die erforderlichen Massnahmen zur Verhütung weiterer, derartiger Unfälle getroffen werden, hat die der I.T.F. angeschlossene französische Eisenbahner-Föderation eine energische Aktion eingeleitet. Nachdem die dafür bezahlte bürgerliche Presse das fürchterliche Ereignis nach allen Regeln der Kunst ausgeschlachtet hatte, um möglichst viel Skandal, Aufsehen und tendenziöse, ja sogar gemeine Informationen an den Tag zu bringen, hüllt sie sich nun in Schweigen. Die Toten sind beerdigt und der Gegenstand hat seine Aktualität verloren. Der Skandal Stavisky hat die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit gerade noch so zeitig auf sich gelenkt, dass die Forderung auf Bestrafung der Verantwortlichen: der Direktoren und Verwalter der Ostbahngesellschaft, verhindert werden konnte. Damit die Untersuchung über die Verantwortlichkeit der wahren Schuldigen von Lagny nicht einfach vertuscht und Stavisky ihr Schutzgeist werde, hat die französische Eisenbahner-Föderation eine ausführliche Broschüre, betitelt: "Die Wahrheit über die Katastrophe von Lagny" veröffentlicht. In ganz Frankreich liess sie Plakate anschlagen, deren Überschrift: 214 TOTE schon eine Anklage darstellt. Nachstehend einige Auszüge daraus:

"Die Eisenbahner-Föderation klagt die Direktoren und Verwalter der Ostbahn an, durch ihre dumme Politik der Rationalisierung, der masslosen Einschränkung des Betriebspersonals bei einer Überfüllung der höheren Beamtenstellen, durch ein unzulängliches und defektes Signalwesen ... die Katastrophe hervorgerufen zu haben.

Nachdem darauf hingewiesen wurde, dass lange und mit grosser Geschwindigkeit fahrende Züge trotz der schlechten Witterungsverhältnisse verkehren, fährt die Föderation fort:

"UNTER SOLCHEN UMSTÄNDEN WAR DIE KATASTROPHE UNVERMEIDLICH. Sie wird eine fürchterliche Anklage gegen diejenigen, die es vorziehen, eher den Opfern Entschädigung zu zahlen als durch Einstellung eines ausreichenden Personalstabes und Einführung von Hilfsvorrichtungen für den Lokführer für die nötige Sicherheit zu sorgen. Die Leiter der Ostbahn haben ihre Unzulänglichkeit und Zweiseitigkeit bei der Hilfeleistung insofern bewiesen, als sie zunächst nur daran dachten, so lang wie möglich Umfang und Bedeutung der Katastrophe zu verhehlen ....

Es wird Zeit, der Fahrlässigkeit und Unfähigkeit, die zu neuen Katastrophen führen können, ein Ziel zu setzen und die Schuldigen zur Verantwortung zu ziehen. Schon jetzt müssen die für die Sicherheit unerlässlichen Massnahmen getroffen werden:

- Einstellung des Personalabbaues;
- Erhöhung der Sichtbarkeit der Signale und Garantie für deren regelrechte Instandhaltung;
- Automatische Zugsicherung;
- Sicherstellung der Züge durch feststehende Signale und Personal;
- /in zu kurzen Abständen

Keine einmännige Besetzung von Maschinen oder Zügen mehr;  
Allgemeine Verwendung von Ganzmetallwagen....

Ferner ist es Sache des Parlaments, sich endgültig von der Unfähigkeit der privaten Bahngesellschaften, einen öffentlichen Betrieb im Interesse des Landes und der Benutzer zu verwalten, Reichenschaft abzulegen, und die Verstaatlichung der Verkehrsmittel zu beschliessen, um der verbrecherischen Fahrlässigkeit ein Ende zu machen und so für den zahlenden Benutzer und das ständigen Gefahren ausgesetzte Personal die Sicherheit zu garantieren, auf die sie Anspruch haben.

Die Föderation erklärt, dass sie zur Erreichung dieses Zieles weiter energisch vorgehen wird."

Die I.T.F. stellt sich hierbei rückhaltlos hinter die französische Eisenbahnerorganisation. Sie wird sie mit allen Mitteln unterstützen.

Eine Bewegung der englischen Eisenbahner für Lohnerhöhung. (I.T.F.)  
Eine Reihe von Ortsgruppen des englischen Eisenbahnerverbandes (N.U.R.) wandten sich mit Entschliessungen an den Hauptvorstand, von dem sie verlangten, dass Schritte zu einer Erhöhung der Löhne und Gehälter unternommen werden.

Diese Bewegung wird gerade in dem Moment eingeleitet, wo die Gesellschaften, welche auf eine Lohnherabsetzung hinsteuern, offiziell erklären, sich ab März 1934 nicht mehr offiziell an dem "komplizierten Verhandlungsverfahren" des Nationalen Lohnamtes (National Wages Board) zu beteiligen. Diesen Beschluss haben sie dem Verkehrs- und <sup>dem</sup>Arbeitsminister, sowie den 3 Eisenbahnerorganisationen mitgeteilt, sich aber zugleich bereit erklärt, direkt mit den Personalorganisationen zu verhandeln.

Dem jetzigen Versuch der Gesellschaften, eine Verminderung des Einkommens der Bediensteten bei zunehmendem Eisenbahnverkehr durchzusetzen, stellt sich also eine wachsende Bewegung der Eisenbahner gegenüber, die sich zum Ziele gemacht hat, ihren Lebensstandard zu verbessern.

Ein Lokführer in Frankreich für schuldig erklärt.

Die Gewerkschaft protestiert dagegen. (I.T.F.) Nach einem Eisenbahnunglück auf der Strecke Paris-Croisic (Paris-Orléans) im Jahre 1933 wurde der Lokführer von der damals eingesetzten Untersuchungskommission für schuldig erklärt. Die Personalorganisation dieser Bahngesellschaft (P.O.) fordert nun eine Neuuntersuchung und weist darauf hin, dass sie schon seit vielen Jahren die Rationalisierungsmassnahmen der P.O.-Gesellschaft verurteilt und gegen die dem Lokpersonal auferlegten Arbeitsbedingungen protestiere. Wird der Lokführer wiederum für schuldig erklärt, so hat die Gesellschaft, welche nie auf die Anmerkungen und Forderungen des Personals gehört hat, mit die Verantwortung zu tragen.

Die niederländische Regierung zwingt die Eisenbahndirektion zum Lohnabbau. (I.T.F.) Bei der Lohn- und Gehaltskürzung von 5 bis 8%, welche die niederländische Eisenbahndirektion 1932 durchgesetzt hatte, erklärte sie, dass die Betriebsergebnisse in den Jahren 1933 und 1934 für sie kein Anlass bilden würden, neue Verschlechterungsvorschläge zu machen. Damit ist sie in gewissem Sinne dem holländischen der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahnerverband entgegengekommen, der den Standpunkt vertritt, dass die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals nicht von den finanziellen Ergebnissen des Betriebes abhängig gemacht werden dürfen.

1932 sah sich die Regierung gezwungen, eine Staatsbeihilfe von 17 Millionen Gulden zu gewähren. 1933 gingen die Einnahmen um weitere 20 Millionen zurück. Die Regierung, welche den Staatsbeamten in den beiden letzten Jahren eine Gehaltsherabsetzung von insgesamt 11,5% (und weitere 5% für Ledige) auferlegt und zum 1. Januar 1935 (ihre Politik ist nämlich sehr vorausschauend!) einen weiteren Gehaltsabbau angekündigt hat, verpflichtete die Eisenbahndirektion bis 1. Januar 1934, spätestens aber bis 1. März neue Vorschläge zu einer Lohn- und Gehaltssenkung auszuarbeiten.

Die Direktion ist nun in Verhandlungen mit den Personalorganisationen eingetreten. Man hat sich dahin verständigt, dass der

Vorschlag, den die Direktion der Regierung zu unterbreiten hat, eine Senkung von 4% vorsehen wird. Auf Vorschlag der katholischen Organisation ist die Vorlage insofern verbessert worden, als die Familienzulage bei mehr als 2 Kindern grösser sein soll. Ferner hat sich die Direktion damit einverstanden erklärt, für die Forderung des Personals einzutreten, wonach der neue Abbau erst ab 1. Juli d. J. in Kraft treten und das Personal, ganz gleichgültig, wie die Betriebsergebnisse sich gestalten, in den Jahren 1934 und 1935 von weiteren Verschlechterungen verschont bleiben solle.

Vor weiterem Lohnabbau in Polen. (I.T.F.) Nachdem unter dem polnischen Eisenbahnpersonal zahlreiche Entlassungen (in den beiden letzten Jahren mussten von 190.000 Bediensteten über 20.000 ausscheiden) vorgenommen worden sind, planen nun die Staatsbahnen eine neue Lohn- und Gehaltssenkung von 7%; diese soll am 1. Februar in Kraft treten. Künftig wird das Personal in 14 Gruppen (bisher 16) eingeteilt werden. Während das Einkommen eines Direktors monatlich 1 000 Zlotys (1 Zl. = schweiz. Fr. 0,54) beträgt, wird ein Bediensteter in der niedrigsten Kategorie nur noch 100 Zlotys verdienen. Die Pensionssätze sollen um 30% geschmälert werden. Es lässt sich denken, dass die Entrüstung unter dem Personal gross ist. Eine Abwehraktion ist geplant. Wir wünschen unsern polnischen Kollegen dazu Erfolg.

Kurzarbeit und Akkordlohn in den tschechoslowakischen Eisenbahnwerkstätten (I.T.F.) Auf Einschreiten der Eisenbahnverbände ist in der Tschechoslowakei die Kurzarbeit in den Eisenbahnwerkstätten bis Ende 1933 eingestellt worden. Nach weiteren Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium wurde diese Massnahme auch auf das Jahr 1934 ausgedehnt. Dagegen sollen die Akkordlohnsätze in den Werkstätten empfindlich gekürzt, sowie die Regelung über die Dienstkleidung verschlechtert werden. Zurzeit schweben darüber noch Verhandlungen.

Amerikanische Streckenarbeiter auf den Lebensstandard eines Kuli herabgedrückt. (I.T.F.) Der Vorsitzende der Streckenarbeiter-Föderation in den Vereinigten Staaten, H. Flojzda, hat erklärt, dass die Lebenslage eines Streckenarbeiters in den Vereinigten Staaten nicht besser als die eines Kuli sei. Die Familien zahlreicher Bediensteten müssen Hungersnot leiden. Manche Arbeiter verdienen pro Woche die durchaus ungenügende Summe von 6-7 Dollar. Vom September bis November 1933 ist die Zahl der Streckenarbeiter um 26.262 Mann eingeschränkt worden.

Methoden bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Die Eisenbahngesellschaft Pennsylvania Railroad erhielt für ihre Elektrifizierung einen Kredit von 86 Millionen Dollar. Jetzt versucht sie, die Arbeiten durch private Unternehmer, die ihre Arbeiter unter Tarif bezahlen, ausführen zu lassen. Eine Reihe von Ausbesserungswerkstätten wurden geschlossen, wieder andere lassen kurzarbeiten, während es stets mehr Wagen und Lokomotiven zu reparieren gibt. Eine Gesellschaft hat ihre Rangiergeleise auf einer solchen Neigungsfläche anbringen lassen, dass die für die Zugzusammenstellung notwendigen Wagen (welche durch eine besondere Vorrichtung wieder an ihren Ausgangspunkt zurückgebracht werden), ohne Traktion nach allen Richtungen hin losgelassen werden können. Durch diese Neuerung sind 125 Vershubbedienstete überflüssig geworden. Nach einer Zeitungsnotiz bezieht der Präsident der betreffenden Bahngesellschaft für jeden entlassenen Bediensteten eine Prämie.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Erhöhung der Strassenbahnerlöhne in England. (I.T.F.) Die Paritätische Kommission für das Strassenbahngewerbe Grossbritanniens hat in ihrer Sitzung vom 11. Januar beschlossen, dass die einstweilige Lohnsenkung für das Strassenbahnpersonal, die zunächst im Februar 1932 mit einer Gültigkeitsdauer von einem Jahre ab Ende März beschlossen und dann auf ein weiteres Jahr verfügt wurde, ab der ersten Zahltagswoche im April 1934 aufgehoben wird. Unternehmen, welche gegen die Durchführung dieses Beschlusses Einwände geltend

machen, müssen bei der Kommission Einspruch erheben. Diese hat sich dann bis spätestens 31. März 1934 dazu zu äussern. Der Kommissionsbeschluss bedeutet eine Erhöhung des Einkommens um 2 s wöchentlich für Bedienstete, die vor der einstweiligen Lohnsenkung über 54 s und eine Erhöhung um 1 s 6 d für solche, die 50 bis 54 s wöchentlich verdienten. Er findet jedoch auf den Londoner Bezirk, für den ein besonderes Abkommen gilt, keine Anwendung.

#### Protest der Vereinigung des Personals der Strassen- und elektrischen Bahnen Amerikas gegen die Konkurrenz der Kraftdroschken. (I.T.F.)

Der Vorsitzende der Vereinigung des Personals der Strassen- und elektrischen Bahnen Amerikas wandte sich mit einem Gesuch an die "Code"-Behörde. Er protestierte darin gegen den unlauteren Wettbewerb der billigen Kraftdroschken, wodurch die Bediensteten der öffentlichen Verkehrsbetriebe in ihrer Existenz stark gefährdet werden. Von der Behörde werden ferner Vorschriften verlangt über

- 1.) den Mindestlohn und die Höchstarbeitszeit der Kraftdroschkenführer (wie bereits für die Strassenbahn- und Omnibusbetriebe mit 48 Stunden wöchentlich und 40 Cents pro Stunde festgesetzt);
- 2.) Garantien für die Sicherheit der Führer und des Publikums;
- 3.) eine strenge Prüfung der Kraftdroschkenführer, wonach denselben ein besonderer Führerschein auszustellen ist.

Ende der Aussperrung der Hafendarbeiter Dünkirchens. (I.T.F.) Nach einem 90-tägigen Kampfe haben die Hafendarbeiter Dünkirchens am 5. Januar wieder die Arbeit aufgenommen. Durch Vermittlung des Präfekten des Nord-Departements, bei dem die Arbeiter darauf gedrängt hatten, dass ihnen die Heuerbüros wieder zugänglich gemacht werden, haben die Ausgesperrten die Arbeit zu den von den Arbeitgebern gestellten Bedingungen wieder aufgenommen. Es wurde kein neuer Kollektivvertrag abgeschlossen.

#### SEELEUTE UND HAFENARBEITER.

Neuer Tarifvertrag für die holländische Seeschifffahrt. (I.T.F.) Nach langwierigen Verhandlungen haben die holländischen Seefischer den Tarifvertrag für 1934 gutgeheissen, nachdem die Reeder die von der Organisation verlangten Änderungen angebracht hatten. Erstere machten einige Zugeständnisse. Die Heuerherabsetzung wurde bei den Maschinisten, Heizern und Decksmatrosen um fl. 3,75, diejenige bei den Köchen und Kohlenziehern um fl. 3,25 vermindert. Bis Ende April wird auch der Anspruch auf Stellung von Medikamenten im Falle von Krankheit erhalten bleiben. Das vom Arbeitgeber garantierte Jahresmindesteinkommen wurde von fl. 2000.-- auf fl. 1 500.-- und der Lohn für Arbeit an Land um 10% gekürzt.

Die dänischen Seeleute kündigen ebenfalls den Kollektivvertrag. (I.T.F.) Wie bekannt haben die dänischen Reeder den bisher gültigen Tarifvertrag für die Seeschifffahrt gekündigt. Die Seeleute selber sind nun nach einer von ihrem Verbandsorgane vorgenommenen Abstimmung zu einem ähnlichen Resultat gekommen. In ihrer Übergrossen Mehrheit haben sie sich für eine Kündigung ausgesprochen. Um die jetzt geschaffene Lage zu prüfen, hat die Organisation eine Mitglieder-generalversammlung einberufen.

Juristische Spitzfindigkeit. (I.T.F.) Nach einem Urteilsspruch des Obersten Gerichtshofes können die norwegischen Seeleute nicht gezwungen werden, Fahrzeuge zu löschen. Dieses Urteil, dem für die Seeleute besondere Bedeutung zukommt, ist den Reedern ein Dorn im Auge. Als der norwegische Seemannsverband vor einiger Zeit unter Berufung auf den Präzedenzfall der Besatzung eines Schiffes telegraphierte, dass die Löscharbeiten nicht ausgeführt werden dürften, wandte sich die betreffende Reeder-Vereinigung an das zuständige Gewerbegericht und machte dort geltend, dass die Seemannsorganisation kein Recht habe, ihren Mitgliedern Anweisung zu erteilen, derartige Arbeiten nicht auszuführen. Das Gericht hat nun den Reedern Recht gegeben. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Besatzungen nun gehalten seien, Löscharbeiten zu verrichten, denn das Urteil des Obersten Gerichtshofes ist noch stets rechtskräftig.

Dies ist dennoch ein harter Gegenschlag für die Organisation der Seeleute, die bei künftigen derartigen Fällen ihren Mitgliedern keine direkten Anweisungen mehr geben, sondern sie nur an den Spruch des Obersten Gerichtshofes erinnern kann. -- Kommentar überflüssig!

Faschistische Methoden in der österreichischen Donauschiffahrt.  
(I.T.F.) Die Generaldirektion der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat im Dezember an das Personal ein Rundschreiben gerichtet, worin es zum Beitritt zu der vom österreichischen Diktator Dollfuß "geführten" sog. "Vaterländischen Front" aufgefordert wird. Wie bei den Eisenbahnen, wird also auch in der Donauschiffahrt auf die Bediensteten ein Druck ausgeübt, um sie in die Organisation des österreichischen Klerikofaschismus zu pressen. Die Schiffer werden jedoch, wie die österreichischen Eisenbahner, ihre Überzeugung nicht preisgeben.

#### ALLGEMEINES.

Konsolidierung der japanischen Gewerkschaftsbewegung. (I.T.F.) Der am 4. November v. J. in Tokio abgehaltene Kongress der Transportarbeiterorganisation von Tokio (Kōtsū Rōdō Kumiai), der auch das Strassenbahnpersonal angehört und die rund 15 000 Mitglieder zählt, hat bezüglich ihrer zukünftigen Orientierung einen wichtigen Beschluss getroffen. Bisher wurde die Kōtsū Rōdō Kumiai als Anhängerin der sog. radikalen Richtung angesehen, was sie nicht nur dadurch bewies, dass sie direkte Aktionen und Streiks -- Kampfmittel, derer sich auch in energischer und oft erfolgreicher Weise die japanischen sog. reformistischen Gewerkschaften bedienen -- durchführte, sondern auch durch ihre ablehnende Haltung in bezug auf den Abschluss von Kollektivverträgen.

Der Kongress, dem etwa 300 Delegierte beiwohnten, nahm eine Entschliessung an, in der ausdrücklich erklärt wurde, dass die Kōtsū Rōdō Kumiai keine politische Organisation sondern eine Gewerkschaft ist, die zwecks Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder und Festlegung derselben in kollektiven Arbeitsverträgen mit den Arbeitgebern in Verbindung treten wolle.

Dieser Beschluss stellt einen neuen Schritt auf dem seit einigen Jahren von der japanischen Gewerkschaftsbewegung eingeschlagenen Wege dar, der schliesslich zu grösserer Macht und Einheit führen wird.

#### BEILAGEN:

Dieser Nummer liegen bei:

- 1.) eine Sonderbeilage für die Eisenbahner.
- 2.) " " " " " Hafenarbeiter.
- 3.) " " " " " Luftfahrt.
- 4.) Redaktioneller Informationsdienst No. 4.
- 5.) Aus den Gewerkschaften.