

PRESSEBERICHT

den 19. Februar 1934.

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM 4
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
 FERNSPRECHER 80186

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.)

Der Generalstreik in Frankreich vom 12. Februar -- eine Warnung,
 die man sich merken wird!

Mit dem Generalstreik in Frankreich wurde zweierlei bezweckt. Es sollte damit zunächst gegen die Polizei- und andern Behörden protestiert werden, die sich den stets frecher auftretenden Faschisten gegenüber recht wohlwollend zeigen, sowie gegen die schwache Regierung, die die ihr durch die letzten Wahlen auferlegte Pflicht zur Verwaltung des Landes mit fester Hand und nach demokratischen Grundsätzen, schwer vernachlässigte. Die Polizei der französischen Hauptstadt ist unter Leitung des Herrn Chiappe so unzuverlässig geworden, dass man ihr nicht mehr zutrauen konnte, dass sie die Faschisten im Zaume halten werde. Und geradezu unhaltbar wurde der Zustand, als die ausführenden Organe der Polizei bei der Arbeiterbewegung und bei den faschistischen Maulhelden zweierlei Mass anlegten.

Ferner wurde mit dem Streik bezweckt, allen denjenigen, welchen es galt, ein Zeichen zu geben, dass die französischen Arbeiter nicht gewillt sind, das Los ihrer deutschen Kameraden geduldig über sich ergehen zu lassen und dass sie auch nicht solange warten, bis endgültiger Widerstand nicht mehr möglich ist.

Dem Aufruf des französischen Gewerkschaftsbundes (C.G.T.) haben sich auch die kommunistische Gewerkschaftszentrale (C.G.T.U.) und verschiedene selbständige Organisationen angeschlossen. Die Kommunisten hatten aber die Arbeiter aufgefordert, Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu verlangen, während der Gewerkschaftsbund nur die Parole zur Bekämpfung des Faschismus herausgegeben hat.

In seinem Aufruf wandte sich der Bund ausser an die Arbeiter auch an die jüngeren Leute, für welche unsere Bewegung eine bessere Zukunft erringen könne, als sie der Kapitalismus zu bieten vermag, ferner an die Bauern, die Intellektuellen und die Techniker. Er wies darauf hin, wie die Faschisten die finanziellen Skandale aus jüngster Zeit für sich ausschlachten und dabei mithelfen, dass die Fahrlässigkeit der Kapitalisten, die sich wieder bei der letzten Eisenbahnkatastrophe recht deutlich gezeigt hat, in Vergessenheit gerät. Man kann sagen, dass die Streikbewegung in jeder Hinsicht von Erfolg gekrönt war. Allein in Paris und nächster Umgebung haben fast nahezu eine Million Arbeiter, Angestellte, Beamte und Lehrer der Streikparole Folge geleistet. Obgleich die Nachrichten aus der Provinz noch nicht restlos vorliegen, steht auf Grund von früher gemachten Erfahrungen fest, dass die Resultate in der Provinz noch besser waren. Die von den Gewerkschaftsbünden der Katholiken und Neutralen der Reaktion geleisteten Handlangerdienste haben die Bewegung nicht in nennenswertem Masse schädigen können. In voller Macht hat sich am Montag die Arbeit Geltung zu schaffen gewusst.

Mit Ausnahme der "Action Française" erschien am Morgen, am Nachmittage und am Abend keine einzige der zahlreichen Zeitungen. Der Post-, Telegraphen- und Telephonbetrieb lag vollständig, die öffentlichen Betriebe zu einem grossen Teil still. (Die Streikposten hatten den Zugang zum Hauptpostamt versperret, um etwaige Arbeitswillige an der Aufnahme der Arbeit zu verhindern; dabei machte auch der Generaldirektor keine Ausnahme; er hat nicht zu seinem Büro gelangen können!)

Die Strassenbahnen und Omnibusse, die am Vormittage vereinzelt noch verkehrten, waren am Nachmittage vollständig aus dem Strassenbild verschwunden. Die Untergrundbahn konnte bis abends 8 Uhr einen sehr unregelmässigen und beschränkten Dienst unterhalten, stellte darnach aber den Betrieb ebenfalls ganz ein. Alle Theater waren geschlossen sowie alle Warenhäuser. Man sah auch keine Strassenhändler mehr. Sämtliche Bauarbeiter haben ihre Baustellen verlassen, auch die Fabriken und Werkstätten, ob gross oder klein, standen grossenteils leer. Zahlreiche Schulen waren geschlossen. 80% der Lehrer beteiligten sich an der Bewegung entweder indem sie zuhause blieben oder indem sie in den Schulen diejenigen Kinder, die von den Eltern nicht daheimbehalten wurden, mit andern Dingen als dem üblichen Unterrichtsstoff beschäftigt..

Paris, eine Weltstadt wie keine andere, zeigte, was den Verkehr betrifft, den ganzen Tag das Bild eines ruhigen Provinzörtchens und abends war es auf den sonst so belebten Plätzen wie ausgestorben. Abends 8 Uhr z. B. waren die beim Ostbahnhof aufgestellten Militärposten die einzigen Lebewesen auf dem grossen, sonst so belebten Platze.

Nachmittags veranstaltete die sozialistische Partei in einem der äusseren Stadtteile eine Demonstration. Der Gewerkschaftsbund nahm daran nicht teil, die Kommunisten hatten aber ihre Mitglieder zur Teilnahme aufgefordert. Trotz der grossen Entfernung haben sich 100.000 Demonstranten eingefunden. Die Zugangsstrassen zur Innenstadt waren durch ganze Korps Polizei und Kavallerie versperrt. In zweiter Linie war die Feuerwehr aufgestellt, jedoch so weit von der Demonstration entfernt, dass die Demonstranten durch ihren Anblick nicht gereizt werden konnten. Soldaten aller Waffengattungen wurden in den Kasernen zusammengezogen.

Es war zweifelsohne eine Eindruck erweckende Kundgebung, vor allem aber auch eine ruhige Demonstration der Macht und des Willens der Arbeiterbewegung mittels Streik, die ihre Auswirkung nicht verfehlt hat.

x

Der freigewerkschaftliche Verband der Eisenbahner hat im Einvernehmen mit dem Gewerkschaftsbund an das Fahrpersonal die Parole ausgegeben, eine Minute, und an das übrige Personal, 15 Minuten die Arbeit niederzulegen. Dies hatte zu bedeuten, dass dieses Personal wie gewöhnlich den Dienst antreten, die vorgeschriebene Zeit aber feiern sollte. Die Bewegung hatte also in diesem ersten Stadium eine symbolische Bedeutung.

Selbstverständlich gefiel all dies den Kommunisten nicht recht. Sie forderten zu einem 24stündigen Streik auf und schlugen zu diesem Zwecke dem Eisenbahnerverband vor, mit ihnen bei einer solchen Bewegung zusammenzuarbeiten, u. z. sandten sie am Samstag abend eine Delegation mit einem Briefe, in dem es schon von vornherein -- natürlich! -- hiess, die Ablehnung sei gleichbedeutend mit Verrat.

Das Eisenbahnpersonal, das zuletzt im Jahre 1920 das Fehlschlagen eines Generalstreiks miterlebte, verteilt sich folgendermassen auf die verschiedenen Organisationen: Gesamtbestand: ca. 440.000; freie Eisenbahner-Gewerkschaft ca. 100.000; kommunistische Föderation: 50.000; katholische Föderation: 15.000; Lokomotivführer-Föderation ("neutral"): 4.000; Beamten-Föderation ("neutral"): 18.000 und schliesslich eine gelbe Organisation mit einigen tausend Mitgliedern.

Die Parole der freigewerkschaftlichen Eisenbahnerorganisation wurde in vorbildlicher Disziplin befolgt. An Ort und Stelle wurden während der Viertelstunde Streik Versammlungen abgehalten, die manchmal ein bisschen länger dauerten! In einem der Güterbahnhöfe von Paris z. B. hat das Personal vor- und nachmittags je eine halbe Stunde die Arbeit ruhen lassen. Bei einer bei dieser Gelegenheit veranstalteten Sammlung wurden für die zur Besetzung des Bahnhofes verwendeten Soldaten 100 Franken zusammengetragen.

Niemand hat der kommunistischen Parole zu 24stündiger Arbeitsniederlegung Folge geleistet. Dies war nur ein Bluff--und zudem recht

gefährlich! Die Ortsgruppen und Mitglieder der kommunistischen Organisationen kritisierten dieses Verhalten und schlossen sich unserer Aktion an.

In allen Häfen wurde der/ausgegebenen Weisung gemäss ein 24stündiger Streik durchgeführt. Auch das Strassenbahnpersonal hat in dieser Bewegung eine würdige Rolle gespielt. Unsere französischen Kameraden können auf dieses entschlossene Vorgehen mit Stolz und Zufriedenheit zurückblicken. Es steht fest, dass diese Bewegung nicht nur in Frankreich, sondern auch überall dort, wo der Faschismus die Arbeiterbewegung und das Recht auf Demokratie und Freiheit zu vernichten droht, ihre heilsame Wirkung haben wird.

Die Arbeiter der ganzen Welt, und die Antifaschisten überhaupt, sind den französischen Kameraden für diese Bekundung ihres Willens, dem weiteren Treiben der Reaktion Widerstand zu leisten, zu Dank verpflichtet. Es war eine Kundgebung, die nicht zu früh, aber auch noch nicht zu spät gekommen ist. Wir haben wieder einmal erfahren dürfen, welch kostbares Gut der französische Geist für unsere Internationale ist, dieser Geist der Auflehnung, der Streitfertigkeit, bereit, für das Ideal Opfer zu bringen und sich jedem diktatorischen Zwange zu widersetzen.

Die französischen Kameraden haben durch diese Warnung dem Gegner Krieg bis zum äussersten angesagt--sie werden auch verstehen, Wort zu halten!

EISENBAHNER

Die französischen Eisenbahnen stellen die entlassenen Bediensteten wieder ein. (ITF) Im Mai d. J. werden 2 500 Bedienstete, die wegen Beteiligung am Streik vom Jahre 1920 entlassen worden waren, wieder eingestellt. Unter ihnen befindet sich Kollege Jarrigion, der Generalsekretär der französischen Eisenbahner-Föderation.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Folgen der Zusammenlegung interkommunaler Strassenbahnen in Gelderland--Niederlande. (ITF) Vor kurzem wurde zur Erzielung besserer Betriebsergebnisse in der holländischen Provinz Gelderland die Zusammenlegung mehrerer interkommunaler Strassenbahnen und Lokalbahnen beschlossen. Am 1. Februar hat die Strassenbahngesellschaft von Gelderland den Betrieb der Strassenbahn Zutphen-Emmerich übernommen. Diese Reorganisation brachte jedoch für das Personal grosse Nachteile. Von den bisher beschäftigten 110 Personen werden nicht weniger als 70 ihren Arbeitsplatz verlieren. Sämtliches Kanzlei- und Werkstättenpersonal sowie eine beträchtliche Anzahl anderer Bediensteten wurde bereits entlassen. Die Personalorganisationen sind mit der neuen Direktion in Verhandlungen eingetreten. Diese erklärte, man werde sich bei den Entlassungen streng an das Dienstalter der Beschäftigten halten. Den Werkstättenarbeitern im Alter von über 40 Jahren und andern Personalmitgliedern, die das 30. Lebensjahr erreicht oder überschritten hätten, werde für jedes Dienstjahr eine Entschädigung von 21 Arbeitstagen ausbezahlt. Die gleiche Behandlung werde denjenigen Bediensteten zuteil, die wegen der Reorganisation im Oktober v. J. entlassen wurden. Die Personalorganisationen versuchen nun, auch für das entlassene Personal unter 30, bzw. unter 40 Jahren Entschädigung zu erlangen.

Die Pariser Kraftdroschkenführer im Streik. (ITF) Die Aktion der Pariser Kraftdroschkenführer gegen die Benzinsteuererhöhung hat sich Ende Januar in einen Streik umgewandelt, der unverändert fort dauert.

Die freigewerkschaftlichen Streikenden haben ihre Haltung in einer Resolution festgelegt, worin sie
1.) sich einmütig verpflichten, die Streikbewegung bis zur Verwirklichung ihrer Forderungen fortzuführen; 2.) ihrer Delegation, ihrer Organisation und dem französischen Gewerkschaftsbund ihr Vertrauen aussprechen und sie bitten, so bald wie möglich Schritte zu unternehmen, damit sie von der unbilligen Benzinsteuer befreit und die Arbeitgeber dafür herangezogen werden; 3.) protestieren gegen den ihnen aufgezwungenen Mietvertrag für Fahrzeuge, wodurch sie aller,

den Lohnempfängern zustehenden Rechte beraubt werden; 4.) verlangen, dass in kürzester Frist die Sozialgesetzgebung auch auf sie Anwendung findet und schliesslich 5.) sich verpflichten, nicht wieder auszufahren, solange ihnen nicht volle Genugtuung verschafft worden ist.

Der zum Arbeitsministerium entsandten Delegation der Organisationen wurde vom Arbeitsminister erklärt, er werde sich sofort mit den Arbeitgebern in Verbindung setzen, um unter Mithilfe der andern beteiligten Minister eine geeignete Lösung zu finden.

Nach einer Schätzung des Gen. Viteau, Sekretär der Gewerkschaft, nehmen 95% sämtlicher Kraftdroschkenführer an der Streikaktion teil.

Erfolge der spanischen Chauffeure. (ITF) Trotz des hartnäckigen Widerstandes der Arbeitgeber ist es den Kraftfahrern der spanischen Provinz Badajoz gelungen, die Inkraftsetzung der Sprüche des Paritätischen Ausschusses zu erwirken. U. a. ist darin bestimmt, dass der Arbeitgeber gehalten ist, bei erwerbsunfähiger Krankheit den vollen Lohn auf die Dauer eines Monats weiterzuzahlen. Es wurden folgende Monatseinkommen festgesetzt:

Gruppe	Peseten
Omnibusführer (bei einer Strecke bis zu 150 km täglich)	350
" (" " " von über 150 km täglich)	395
" im städt. Dienst, auf Wagen mit mehr als 7 Sitzplätzen	240
Lastkraftwagenführer im Dienste von Zwischenunternehmern, Reichs- oder kommunalen Behörden etc.	400
Lastkraftwagenführer (Fahrzeuge bis zu 2 t)	225
" (Fahrzeuge von über 2 t)	275
Kraftdroschkenführer	190
Privatkraftwagenführer	200
Omnibusschaffner (bei einer Strecke von 200 km)	330
" (" " " " weniger als 200 km)	250
Schaffner im städt. Verkehrsdienst	240
Begleitmann (zum Be- und Entladen)	täglich 8
Führer im Dienste von Garagen, Automobil-Agenten u. dgl.	300
Wagenwäscher	165
Gelegenheitsarbeiter	täglich 10

Die Kraftwagenführer von Tarragona haben den Abschluss eines Tarifvertrages mit der Omnibusgesellschaft erwirkt. Danach beträgt der feste Wochenlohn für einen Festangestellten 65 Peseten, und der Taglohn für andere Beschäftigte 13 Peseten. Im Krankheitsfalle ist der volle Lohn weiterzuzahlen. Die wöchentliche Höchstarbeitszeit wurde auf 50 Stunden, der Überstundenzuschlag auf 2 Peseten stündlich festgesetzt. Das Schmieren und Waschen der Omnibusse muss während der Arbeitszeit geschehen.

Unter Streikandrohung vermochten sich sämtliche Chauffeure von Murcia einen wöchentlichen Ruhetag zu sichern. Die Arbeitgeber gaben nach unter der Bedingung, dass die Fahrzeuge an Sonn- und Festtagen nicht in den Garagen untergestellt, sondern von arbeitslosen Führern bedient werden sollen. Gerade das hatte der Verband vorgeschlagen.

Nachfahrverbot für Lastkraftwagen in der Schweiz. (ITF) Der schweizerische Bundesrat hat in einem neuen Entwurf zu einer Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Kraftfahrzeugführer, den er den eidgenössischen Kammern unterbreitet hat, vorgeschlagen, zum Zwecke der Durchführung der Kontrolle über die Handhabung der Vorschriften über die Arbeits-, Präsenz- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer sowie zur Wahrung der Nachtruhe für schwere Güterkraftwagen ein Nachfahrverbot einzuführen, wie der Kanton Bern ein solches schon seit 6 Jahren durchgeführt hat. Als Begründung hierzu wird angeführt, das Nachfahrverbot sei das wirksamste Mittel, um den Willen des Gesetzgebers bei der praktischen Durchführung der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen zu vollziehen. Das Verbot sei auch vom Standpunkte der Verkehrssicherheit und der Bekämpfung des Nachtlärms aus betrachtet zu begrüssen.

Unter dieses Nachfahrverbot sollen nur die Kraftfahrzeugführer schwerer Güterkraftfahrzeuge, d. h. von Kraftwagen, deren

Gesamtgewicht 3500 kg mit Ladung übersteigt, fallen. Die Sperrzeiten umfassen im Sommer (April bis Ende Oktober) die Zeit von 23 bis 4 Uhr und im Winter von 22 bis 5 Uhr. Es sind auch einige Ausnahmen vom Verbot vorgesehen, nämlich Fahrten für Hilfeleistungen, für den Strassenbau und -Unterhalt, für die Feuerwehr sowie solche zur Beförderung von Maschinen usw. zur Behebung von Betriebsstörungen.

SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER

Die Gehaltskürzung bei den dänischen Bordoffizieren rückgängig gemacht. (ITF) Die am 4. Oktober 1933 den dänischen Bordoffizieren auferlegte 10%ige Gehaltskürzung wurde auf Grund kürzlicher Verhandlungen der Offiziers-Organisation mit der Reeder-Vereinigung ab 1. Februar d. J. wieder aufgehoben. Man einigte sich gleichzeitig auf eine Verlängerung des bisherigen Tarifvertrages um ein weiteres Jahr. Es sind auch noch in einigen andern Punkten geringe Verbesserungen erzielt worden.

Neuer Kollektivvertrag in der holländischen Rheinschiffahrt. (ITF) Die Niederländische Dampfschiffahrtsgesellschaft (Nederl. Stoombootrederij) auf dem Rhein hat mit ihrem Personal einen neuen Kollektivvertrag abgeschlossen, der eine kleine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen bringt. Ursprünglich verlangte die Unternehmung eine Herabsetzung der Wochenlöhne um hfl. 1,50 und der Sonderzulage von hfl. 2,- auf 1,50; ferner sollten verschiedene Bestimmungen betreffend die Bemannung und freie Tage verschlechtert werden. Es ist gelungen, die Herabsetzung auf hfl. 1,- zu bringen, während die übrigen Bestimmungen des Kollektivvertrages unverändert bleiben mit Ausnahme der freien Tage; jetzt bekommt das Personal nach 3 Reisen einen freien Tag, während früher zwei freie Tage gegeben wurden.

BEILAGEN:

Dieser Nummer liegen bei:

- 1.) eine Sonderbeilage für die Eisenbahner
- 2.) " " " " Kraftfahrer
- 3.) " " " " Luftfahrt.

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

-0-0-0-