



# PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM  
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.) No. 21

den 15. Oktober 1934.

## EISENBAHNER.

Lohnerhöhung für die englischen Werkstättenarbeiter. (I.T.F.) Die Löhne der englischen Werkstättenarbeiter wurden seinerzeit um  $4\frac{1}{2}\%$  reduziert. Nun hat das Nationale Lohnamt beschlossen, dass diese Kürzung ab dem ersten Zahltag im Oktober von  $4\frac{1}{2}$  auf  $3\frac{1}{2}\%$  herabgesetzt werden muss und dass sie ab 1. Januar 1935 nur noch  $2\frac{1}{2}\%$  betragen darf. An den Löhnen, die keine 40 s wöchentlich erreichen, darf überhaupt kein Abzug mehr erfolgen. Die Kurzarbeit muss so durchgeführt werden, dass der Wochenverdienst nicht unter das Einkommen von fünf Arbeitstagen sinkt, ausgenommen in der Ferienzeit und bei aussergewöhnlichen Verhältnissen. (Die neuen Bestimmungen gelten nicht für die Arbeiter bei der Great Central Section der London and North Eastern Railway und bei den Bahnen in Cheshire.)

Mitgliederverlust der gelben Gewerkschaften in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Das Werkstättenpersonal und die Heizer an feststehenden Maschinen der Delaware, Lackawanna und Western Railway haben bei der Wahl eines Vertreters in das nationale Schlichtungsamt der gelben, von der Gesellschaft gegründeten Gewerkschaft einen empfindlichen Schlag versetzt. Der Kandidat der gelben Gewerkschaft erhielt nur 634 Stimmen, derjenige der Eisenbahner-Abteilung des amerikanischen Gewerkschaftsbundes dagegen 2 460. Ganz ähnlich waren die Resultate bei der Wahl in andern Eisenbahnbetrieben.

Die schweizerischen Eisenbahner protestieren gegen die Pläne zur Entstaatlichung des Eisenbahnnetzes. (I.T.F.) Die reaktionären schweizerischen Elemente wollen die allgemeine schwere Wirtschaftslage ausnützen, um ihren Einfluss auf die schweizerischen Bundesbahnen zu verstärken. Zu diesem Zwecke ist ein Antrag ausgearbeitet worden, der praktisch die Entstaatlichung des gesamten Bundesbahnnetzes bedeutet. U. a. hätte die Bahnverwaltung freie Hand, selbständig, ohne das Parlament zu befragen, die Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals zu regeln. Der Schweizerische Eisenbahner-Verband hat eine energische Aktion gegen diese Versuche eingeleitet. Die Kampagne setzte ein mit der Veranstaltung eindruckerweckender Demonstrationen im ganzen Lande. Die Arbeiter kamen in 15 Städten zugleich zu Kundgebungen zusammen. Am Sonntag, den 23. September hatten sich insgesamt 80.000 Demonstranten versammelt. Das ist eine recht hohe Zahl wenn man die schwierigen Umstände bedenkt, die es heute vielen Arbeitern unmöglich machen, die Reisekosten aufzubringen, um sich nach der nächsten Demonstrationsstadt zu begeben. Ferner ist noch in Betracht zu ziehen, dass die Demonstrationen in der französischen Schweiz und in einigen zentral und südlich gelegenen Kantonen später abgehalten worden sind. Am imposantesten war die Züricher Demonstration. In allen Städten verliefen die Kundgebungen ohne Zwischenfälle, abgesehen von Basel, wo die Kommunisten durch ihre provozierende Haltung

die Polizei zum Einschreiten veranlassten.

Der Schweizerische Eisenbahnerverband ist zurzeit damit beschäftigt, Unterschriften zu sammeln, um eine Volksabstimmung herbeizuführen, bei der sich die Wähler gegen den reaktionären Antrag aussprechen sollen.

Die Demonstrationen haben in weiten Volkskreisen so tiefen Eindruck gemacht, dass die vom Eisenbahnerverband ergriffene Initiative sicherlich von Erfolg sein wird.

Personalbestand bei den englischen Eisenbahnen. (I.T.F.) In der ersten Woche des März 1934 waren bei den englischen Eisenbahnen, die Londoner Verkehrsbehörde (London Passenger Transport Board) inbegriffen, insgesamt 575.048 Personen beschäftigt, d. s. gegenüber der entsprechenden Woche im Vorjahre 9.108 oder 1½% mehr. Die Zahl der männlichen Arbeitnehmer stieg von 545.002 auf 553.041, die der weiblichen von 21.298 auf 22.007. Bei den höheren Stellen und dem Büropersonal ist ein beständiger Rückgang festzustellen, während die Zahl der Bediensteten in den niedrigeren Beschäftigungsgruppen zugenommen hat. Das im Güterbeförderungs- und -bestelldienst beschäftigte Personal wurde um 3.526 Mann erhöht, auch die Zahl des Personals in den Güterhallen der Bahnhöfe und diejenige der ungelernten Arbeiter ist leicht gestiegen. Die Zahl der Lokführer und Motorwagenführer wurde um 1.111, die der Heizer und Lokführeranwärter um 803 erhöht. Dagegen werden 2 350 Putzer weniger beschäftigt. Die englischen Eisenbahngesellschaften zahlten 1932 an Löhnen und Gehältern £ 99.847.000, 1933 dagegen £ 96.714.000.

Das Eisenbahnunglück bei Winwick - England. (I.T.F.) Am 28. September hat sich bei Winwick in Grossbritannien, auf der 4 Meilen nördlich von Warrington gelegenen Abzweigung der London Midland Scottish-Bahn, ein eigenartiges Unglück zugetragen, das 10 Menschenleben kostete. Der von Euston kommende Schnellzug stiess mit einer Lokalbahn zusammen. Die beiden vordersten Wagen des Schnellzuges wurden vollkommen zerstört. In einem der Wagen zeigten sich die ersten Anzeichen eines Brandes, den aber der Schaffner mit grosser Mühe löschen konnte. Ursache des Unglücks war, dass der Stellwerksbeamte den Lokalzug ganz einfach vergessen hatte. Bei der gerichtlichen Untersuchung gab er diese Verfehlung ohne weiteres zu. Der Untersuchungsrichter wies darauf hin, dass der fragliche Beamte 30 Jahre lang in dem Stellwerk Dienst getan hat und dass in dieser Zeit 160.000.000 Personen diese Stelle passierten, ohne dass ihnen auch nur das geringste zustiess. Die Untersuchungskommission entschied daraufhin, dass der Bedienstete für das Unglück nicht verantwortlich gemacht und daher auch nicht strafrechtlich belangt werden könne.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Vom Verkehrsarbeiterstreik in Tokio. (I.T.F.) Bekanntlich legte das Personal des kommunalen öffentlichen Verkehrsbetriebes der Stadt Tokio, 10.130 Bedienstete, am 5. September die Arbeit nieder, um gegen die von der Gemeinde geplanten Sparmassnahmen zu protestieren. Diese Massnahmen bestanden in der Entlassung sämtlicher Arbeitnehmer, der Zahlung einer Entschädigung für diese Entlassung (von durchschnittlich 2 000 Yen) und die Wiedereinstellung des entlassenen Personals gegen einen niedrigeren Lohn. Die neuen Löhne sollten 1,25 Yen im Tag (Mindestsatz), erhöht um 10% aus der Differenz zwischen diesem und dem bisherigen Lohne, betragen. Durch diese Lohnsenkung würde das durchschnittliche Einkommen eines Schaffners von 105,69 auf 59,24, eines Motorwagenführers von 189 auf 59,96, eines Omnibuslenkers von 98,61 auf 69,19 und einer Schaffnerin von 48,24 auf 38,31 Yen monatlich (1 Yen = ca. hfl. 0,40, RM. 0,60, schw.Fr. 0,80) vermindert. Die Lohnreduktion würde durchschnittlich 40% betragen, die Behörden führen aber zur Rechtfertigung ihrer Massnahmen an, dass die Verminderung nur 15 bis 20% ausmache, wenn man die Zinsen aus der Entlassungsent-schädigung in Betracht ziehe.

Die Bewegung stand unter Leitung der Transportarbeitergewerkschaft von Tokio (Tokyo Kotsu Rodo Kumiai); sie hatte ein Programm von Massnahmen aufgestellt, zu dem Zwecke, sich die Sympathie des Publikums zu

erwerben, was ihr auch gelang. Man war im Ministerium des Auswärtigen der Auffassung, dass die Massnahmen der Behörden von Tokio zu radikal seien, auch die Presse hielt nicht mit ihrer Kritik zurück. Die öffentlichen Verkehrsarbeiter von Yokohama, Kobe, Osaka und andern Städten übten moralische und materielle Solidarität. Die Streikbewegung wickelte sich in voller Disziplin ab, obgleich die Gemeinde Tokio am 5. September 45 Streikteilnehmer und am 10. September weitere 55 entliess.

Niederholte Einigungsversuche blieben erfolglos. Da sich die beiden streitenden Parteien geweigert hatten, den Konflikt vor eine Schlichtungskommission zu bringen, wurde auf Grund des Gesetzes aus dem Jahre 1926 über Schiedsgerichte im Falle von Streitigkeiten aus dem Arbeitsverhältnis ein Zwangsschiedsgerichtsverfahren eingeleitet. Nach diesem Gesetze sind die Parteien gehalten, in die Schiedsgerichtskommission je 3 Vertreter, sowie 3 Mitglieder, die mit dem Konflikt nichts zu tun haben, zu wählen, die ihrerseits den Vorsitzenden zu ernennen haben. Nach Einsetzung dieser Schiedsgerichtskommission beschloss die Transportarbeitergewerkschaft von Tokio, einer Empfehlung der Behörden gemäss, bis zur Erledigung der Kommissionsarbeiten den Streik aufzuheben, was am 17. September geschah.

Nach den jüngsten Nachrichten in der Presse ist der Streik wieder ausgebrochen, da ein Teil des Personals den Schiedsspruch abgelehnt hat. Die Streikenden besetzten eine Reihe von Depots, es kam auch zu Zusammenstössen mit der Polizei. Eine Anzahl Streikender, die Mitglieder der nationalistischen Organisation -- diese hat den Spruch angenommen -- an der Arbeitsaufnahme hindern wollten, wurde inhaftiert.

Das Genfer Strassenbahnpersonal gegen jegliche Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. (I.T.F.) In einer Personalversammlung der Genfer Strassenbahn, abgehalten am 28. September, um zu den Vorschlägen der Gesellschaft -- diese hatte den Tarifvertrag gekündigt -- Stellung zu nehmen, wurde mit 399 gegen 7 Stimmen beschlossen, sich jeglichem Lohnabbau zu widersetzen.

Nationale Lohnregelung für die Omnibusbediensteten in den Kommunalbetrieben Englands. (I.T.F.) Zurzeit finden Verhandlungen des Nationalen Paritätischen Rats für das Verkehrsgewerbe mit dem englischen Transportarbeiterverband statt. Es handelt sich um eine das ganze Land umfassende Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Omnibusbediensteten in Kommunalbetrieben.

Vom Kampf der Kraftdroschkenführer in Bern. (I.T.F.) In dem Taxikonflikt von Bern fanden Verhandlungen zwischen den Parteien statt, die wegen der unerhörten Zumutungen der Taxihalter von vornherein zum Scheitern verurteilt waren. Der Vorsitzende der Vereinigten Taxihalter schritt nach den fruchtlosen Verhandlungen zur Entlassung langjährig beschäftigter Chauffeure, sodass über den Platz Bern die Sperre verhängt wurde. Vor kurzem nahm das Einigungsamt zum Konflikt Stellung. Dasselbe schlug den Parteien vor, sich auf Basis des bisherigen monatlichen Festlohnsystems zu einigen; trotz des Entgegenkommens der Transportarbeitergewerkschaft in der Lohnfrage bestehen aber die Arbeitgeber auf einem Taglohn von 9 Franken für die effektiven Arbeitstage, wobei sie grosszügig "Gewinn"-Beteiligung ab Fr. 600.-- pro Monat offerieren. In einer gutbesuchten Versammlung nahm die Arbeiterschaft zu den Verschlechterungsanträgen Stellung und sie beschlossen, von den den Unternehmern zugestandenen Mindestlohnsätzen von 270 bis 310 Franken monatlich nicht mehr abzugehen.

Ein weiterer Schritt zur Schaffung eines Kraftverkehrsgesetzes in der Tschechoslowakei. (I.T.F.) Der vielumstrittene Regierungsentwurf über eine einheitliche Kraftverkehrsgesetzgebung, zu dem die tschechischen Kraftfahrer eine Reihe von Anträgen und Forderungen gestellt haben, soll nun nach Behandlung im Subkomitee des Verkehrsausschusses einem Anfang Oktober einzuberufenden Technischen Verkehrsausschuss unterbreitet werden.

Die Kraftfahrer haben in diesem Jahre zahlreiche öffentliche Kundgebungen und Versammlungen veranstaltet, um so ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen.

Revision des schweizerischen Automobilgesetzes von reaktionärer Seite beantragt. (I.T.F.) Ein Aargauer Nationalrat hat am 20. September beim Bundesrat einen von 64 andern Personen unterzeichneten Antrag eingereicht, wonach u. a. für Kraftfahrzeuge, besonders für Lastwagen, gewisse Höchstgeschwindigkeitsgrenzen festgesetzt werden sollen. Obgleich seit Aufhebung der Geschwindigkeitsgrenzen allerlei unerfreuliche Auswüchse und Missbräuche zutage getreten sind und auch eine Zunahme der Verkehrsunfälle festgestellt wurde, sind unsere schweizerischen Kollegen diesem Antrage gegenüber recht misstrauisch. Sie verlangen zur Behebung dieser Auswüchse bessere Belehrung und strengere Kontrolle der verantwortlichen Organe und würden eine Revision des Gesetzes in diesem Sinne ohne weiteres befürworten. Sie wissen nur allzugut, dass es den Herren von der andern Seite nicht um die allgemein erwünschte Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Strassen zu tun ist. Den privaten Transportfirmen ist das Nachtfahrverbot für schwere Lastwagen ein Dorn im Auge. Die Fahrzeugführer könnten besser ausgenützt werden, wenn sie mit ihren Rohöl- und Holzgaswagen wieder die ganze Nacht durchfahren.

Man ist auf die kommenden Verhandlungen im Parlament gespannt.

### SEELEUTE.

Forderungen der japanischen Seeleute. (I.T.F.) Die japanischen Seeleute haben die auf ihrem im Mai abgehaltenen Kongresse aufgestellten Forderungen den Reedern vorgelegt. Die Vereinigung der Schiffsoffiziere wird sich im Falle eines vom Seeleuteverband proklamierten Streiks daran beteiligen. Die Forderungen sind:

- 1.) Sofortige Wiedereinführung des alten Systems, das eine halbjährliche Heuerheraufsetzung vorsah;
- 2.) sofortige Wiedereinführung der Vergütungen und Zuschläge;
- 3.) Erweiterung der Bemannungsskala in Fällen, wo diese eingeschränkt worden ist;
- 4.) Verbesserung der Beschaffenheit der Speisen, welche den Seeleuten an Bord verabreicht werden.
- 5.) Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Bootsleute, l. Schmierer- und l. Stewards.

In einer Erklärung sagt der Verband, dass keine Verbesserung der Lage der Seeleute eingetreten ist, seitdem die japanische Schifffahrt ihre schlimmste Zeit (1931) durchmachte, obgleich sich durch die Belebung des Handels das Geschäft sehr gebessert hat. Die Geschäftslage ist derart, dass die Nippon Yusen Kaisha und die Osaka Shosen Kaisha in der Lage waren, Dividenden auszuschütten. Es ist deshalb unbillig, von den Seeleuten zu erwarten, dass sie weiter die Opfer bringen, zu denen sie in den schlechten Zeiten ihre Zustimmung gegeben haben.

Der Kollektivvertrag in der holländischen Seeschifffahrt. (I.T.F.) Der Entwurf zu einem Tarifvertrag (S. Pressebericht vom 1. Oktober d. J.) ist sowohl von den Schiffsoffizieren, als auch von den Mannschaften angenommen worden, sodass die neuen Heuern nun ab 1. Oktober d. J. Gültigkeit haben.

Berichtigung: Der aufmerksame Leser wird bemerkt haben, dass es in der letzten Notiz hierüber, im 2. Absatz, Zeile 2, beim ersten Wort nicht Unternehmer, sondern Arbeitnehmer heissen muss.

Personalvertretung in der tschechoslowakischen Donauschifffahrt. (I.T.F.) Die Schlichtungskommission für Personalvertretungsfragen beim Pressburger Gericht hat entschieden, dass bei der tschechoslowakischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ein Betriebsrat errichtet werden muss. Die Gesellschaft hat gegen diese Entscheidung Berufung eingelegt und deswegen ist im Sinne des Gesetzes eine vorläufige Personalkommission eingesetzt worden. Nach der entgeltigen Entscheidung seitens des Berufungsgerichtes wird ein Betriebsrat errichtet werden.

Forderungen der tschechoslowakischen Eisenbahner. (I.T.F.) Ein gemeinsamer Ausschuss der drei der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahner-Organisationen (tschechische Eisenbahner, deutsche Eisenbahner, Lokomotivführer) hat am 9. Oktober dem Eisenbahnministerium ein Memorandum vorgelegt, worin unter anderm folgende Forderungen aufgestellt waren:

- 1) Aufhebung der im Januar dieses Jahres durchgeführten Herabsetzungen verschiedener Nebenbezüge;
  - 2) Erhöhung der Akkordentlohnung in den Werkstätten von Kč. 4,50 auf Kč. 6,50 (es handelt sich um eine Art Leistungsprämie, wobei den Arbeitern für jede ersparte Stunde der oben genannte Betrag ausbezahlt wird);
  - 3) genaue Durchführung des Achtstundentagesgesetzes.
- Antwortlich wurde dem gemeinsamen Ausschuss mitgeteilt, dass die tschechoslowakische Regierung den Forderungen zugestimmt hat. Es ist nur noch eine endgültige Genehmigung seitens des Parlaments nötig. Die Verbesserungen werden dann am 1. Januar 1935 in Kraft treten.

Beilagen:

Gleichzeitig mit dieser Nummer werden verschickt:

- 1.) eine Beilage für die Eisenbahner
- 2.) " " " " Kraftfahrer
- 3.) " " "Aus den Organisationen"
- 4.) " " Redaktioneller Informationsdienst: Seeleute No. 3.