

Der Gemeindearbeiter

Zeitschrift für die Interessen der Handwerker, Arbeiter und Bediensteten in den Gemeinde-, Kreis- und Provinzial-Betrieben
Organ des Zentralverbandes der Gemeindearbeiter und Straßenbahner Deutschlands
Mitglied des Gesamtverbandes der christlichen Gewerkschaften ::

Er scheint alle 14 Tage. Für Mitglieder gratis. Durch die Post bezogen vierteljährl. 1.50 Mk. Fernsprecher M 8538. Redaktionsschluss Montags Mittags vor Erscheinen d. Blattes. Anzeigenpreis für die viergespaltene Zeile 20 Pf. Anzeigen d. Ortsgruppen 10 Pf.

No 3 Köln, den 8. Februar 1919. VII. Jahrgang.

Streiks in städtischen Betrieben

schritten vordem zu den Seltenheiten. In jüngster Zeit haben die städtischen Arbeiter in mehreren Städten die Arbeit niedergelegt. So streikten in Berlin die Arbeiter der Elektrizitätswerke einige Tage, sodass die vielgerühmte „Lichtstadt“ im Dunkeln lag. Die Straßenbahn mußte infolge des Streiks ihren Betrieb einstellen. Die Differenzen wurden durch Verhandlungen beigelegt, worauf die Arbeit wieder aufgenommen wurde. In Düsseldorf streikten die Straßenbahner. Der Streik wurde dadurch beendet, daß der dortige Verwalter des Oberbürgermeisterpostens (die Leitung der städtischen Verwaltung besteht dort zur Zeit aus Unabhängigen und Spartakusleuten, der Oberbürgermeister ist verhaftet) die Löhne des männlichen Personals auf 16 Mk. und des weiblichen auf 15 Mk. täglich erhöhte. Der Direktor der Straßenbahn wurde seines Postens enthoben. Darauf auch die Löhne der übrigen städtischen Arbeiter entsprechend erhöht worden seien, hat man bisher nichts gehört. Aberfrühe Genossen wollten die Lohnerhöhung bei den Straßenbahnen sogar dazu benutzen, das gesamte Personal des sozialdemokratischen Transportarbeiterverbandes zu zwingen. So erzählten sie, daß nur sozialdemokratisch Organisierte den höheren Lohn erhalten, die anderen jedoch einen geringeren Lohn, nämlich 10 Mk. pro Tag. Welches Recht würden dieselben Leute erhoben haben, wenn früher in ähnlicher Weise verfahren worden wäre. Wir halten die Herren Herren in der Düsseldorfer Stadtverwaltung aber nicht für zu klug, daß sie sich einer solchen Gewissenstherapie schuldig machen würden. Es wird und muß ihnen bewusst sein, daß die Arbeiter einer gewerkschaftlichen Organisation angehören, die Wahl derselben nach Jedem freistehen.

In Frankfurt a. M. traten die Straßenbahner Mitte Januar in den Streik. Er war nur von kurzer Dauer. Es ergab sich die erwartete Tatsache, daß sich der größte Teil des Personals nicht dem Transportarbeiterverbande, sondern dem sozialdemokratischen Gemeindearbeiterverbande anschloß. Die Beilegung des Streiks geschah unter dem Eindruck der Verhandlungen eingehalten seien, die in kürzester Zeit zu einem vollen Erfolge führen würde. Nach nunmehriger Erfahrung sagt aber von diesem Erfolge noch nichts zu hören. Das Interesse des Personals aber möchten wir nicht unterschätzen. Doch es wird kein kommen und. Unsere Strauß... aber müssen die Gewerkschaften bemerken um... von Reichend sein. Ihre Werksarbeit in leisten. ... Mühe, indem, ohne nach ihren dazu zu... können sein.

Wir müssen sagen, auch auf die Gefahr hin, daß Selbstverne es gegen unseren Verband auszunutzen versuchen, diese will den Streiks liegen nicht im Interesse der Arbeiter und Angestellten. Mag auch im Augenblicke ihnen ein Erfolg zum Teil bestritten gewesen sein, auf die Dauer nicht. Unsere augenblicklich am Haupt und Glieder krank, am starken Fieber darniederliegende deutsche Volkswirtschaft verträgt derartige Gewalttaten nicht, insbesondere nicht in den städtischen gemeinnützigen Betrieben. Wir hatten es hier mit dem Korrespondenzblatt der freien Gewerkschaften, welches ankündigt schrieb: „Es mußte als ganz selbstverständlich gelten, daß diese Produktionszweige unter allen Umständen aufrecht erhalten würden. Aber die Streiks im oberfälischen und westfälischen Schienenverkehr und in zahlreichen Lebensmittelinbetrieben zeigten, daß das Verantwortlichkeitsgefühl bei den beteiligten Arbeitern nicht wenig der revolutionären Aktion standhält. Man begnügte sich nicht mit dem politischen Erfolg der Revolution. Ein Teil der Arbeiterklasse war vielmehr versucht, die Revolution auch wirtschaftlich auszunutzen und in eine große Lohnbewegung zu verwandeln.“

So notwendig eine den Lebensverhältnissen entsprechende Entlohnung ist, und hierfür treten die Gewerkschaften entschieden ein, genau so notwendig ist aber auch der ungehinderte Fortgang der Betriebe. Denn wir dürfen nicht die Hand dazu bieten, die Henne zu schlachten, die uns die Eier legen soll, was aber ohne Zweifel durch die milden Streiks geschieht.

Ein Tarifvertrag für die Straßenbahner im rheinisch-westfälischen Industriegebiet.

Der industrielle Westen Deutschlands besitzt nicht nur ein dichtes Eisenbahnnetz, sondern auch zahlreiche Straßenbahnen mit weitverzweigten Verbindungen. Doch jede Großstadt ihre Straßenbahn hat, ist selbstverständlich. Von hier aus gehen zahllose Linien nach den Vororten und weit darüber hinaus. Selbst weit voneinander entfernte Großstädte können durch die Straßenbahn erreicht werden, so z. B. Köln und Dortmund, wozu allerdings mehrmaliges Umsteigen erforderlich ist. Allein im Eisenbahn-Industriegebiet Essen können 10 Straßenbahnbetrieben in Betracht kommen, die zum Teil im Besitz z. T. in Kommunalbesitz u. sind durchweg aufstrebende Unternehmungen. In wirtschaftliche und soziale Lage des in diesen Betrieben beschäftigten, sachverständigen Personals liegt dagegen bisher noch wenig zu wünschen übrig. Darüber wandert man sich nicht, wenn man weiß, daß seitens der Verwaltungen die gewerkschaft-

lichen Organisationen sehr verpönt waren und das Personal in seiner überwiegenden Mehrheit diesem Umstände durch Zerstreutheit von der Gewerkschaft Rechnung trug. Seit etwa einem Jahre ist aber ein gründlicher Wandel eingetreten. Unser Verband hat in fast allen Betrieben Eingang gefunden und in den letzten Monaten und Wochen starken Mitgliederzuwachs zu verzeichnen. In dieser Zeit sind auch durch die dortige Bezirksleitung recht ansehnliche Verbesserungen für die Kollegen erzielt worden. Bei den Verhandlungen hierüber haben die Betriebsverwaltungen ihre Scheu gegenüber den Gewerkschaften und deren Vertreter überwunden, was ihnen durch die zwischen den Arbeitgeberverbänden und den Gewerkschaften getroffenen Vereinbarungen wesentlich erleichtert wurde. Diese letzteren haben auch den Anstoß dazu, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse für die genannten Straßenbahnunternehmungen durch einen einheitlichen Lohnarif, und zwar zunächst für das Fahrpersonal zu regeln. Für das übrige Personal soll ein besonderer Tarif vereinbart werden.

Die Tarifverhandlungen fanden am 24. und 25. Januar in Offen im Verwaltungsgebäude der dortigen Straßenbahn statt. Seitens unseres Verbandes nahmen die Kollegen Deisenbach, Mühl, Strunbe, Römer, Müller-Essen und Ehrenheim-Dortmund an den Verhandlungen teil. Das Ergebnis derselben ist folgender Vertrag dessen Grundbestimmungen wir nachstehend veröffentlichen:

Vertrag

zwischen den durch die Betriebsleitervereinigung im Eisenbahndirektionsbezirk Essen zusammengeschlossenen und nachstehend unterzeichneten Straßenbahn- und Kleinverwaltungen einerseits und a) den Deutschen Transportarbeiter-Verband b) den Zentralverband der Gemeinbedienten und Straßenbahner, c) Allgemeinen Deutschen Straßenbahnerverband andererseits, wird folgender Tarifvertrag für das Fahrpersonal abgeschlossen:

1. Arbeitszeit:

Die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit für das gewählte Personal beträgt 8 Stunden.

- a) Die einzelnen Dienstdiensten dürfen 8 Stunden nicht überschreiten.
- b) Oberräte Dienste sind innerhalb 12 Stunden zu leisten.
- c) Fahrten zu den End- und Zwischenstationen werden als Dienst gerechnet.
- d) Vorkarrierungs- und Abschlußdienstzeit wird als Dienst zu rechnen.
- e) Die Nachruhe zwischen zwei Dienstdiensten muß mindestens 9 Stunden betragen.

2. Freize Tage:

Die Zahl der freien Tage beträgt 52 im Jahre. Von diesen müssen mindestens 7 auf einen Sonn- oder Feiertag fallen.

3. Löhne:

1. Der Lohn beträgt für den Kalendertag bei der Einstellung 10. — Mark; nach 2 Monaten 11. — Mark; nach 6 Monaten 12. — Mark; nach 12 Monaten 13 Mark.

Fahrer und Premier erhalten für den Kalendertag 1. — Mark Zulage. Das nicht ständige Hilfspersonal erhält 1. — Mark weniger.

Weibliches Personal erhält drei Viertel des dem männlichen Fahrpersonals zugewilligten Lohnes.

2. Bei jeder Lohnzahlung sind dem Fahrpersonal Lohnaufrechnungen auszubändigen.

4. Nebenstunden:

Nebenstunden sind möglichst zu vermeiden. Wo solche dennoch notwendig sind, müssen diese mit 25 Prozent Aufschlag zu bezahlen. Jede angefangene halbe Stunde wird als volle halbe Stunde berechnet.

Verspätungen werden, sofern sie die 30 Minuten überschreiten, nach vorstehendem Nebenstundenlohnatz vergütet.

Die Dienstleistungen an freien Tagen werden unter Rücksichtnahme des Lohnes mit dem einschläglichen Vertrage dieses Lohnes besonders vergütet.

Beträgt die Dienstleistung an dienstfreien Tagen bis zu 4 Stunden, dann wird die Hälfte des erhöhten Lohnes vergütet, bei längerer Dienstleistung der ganze erhöhte Lohnsatz.

Die Dienstleistung unter 4 Stunden muß ununterbrochen abgeleistet werden.

5. Urlaub:

Sämtlichen Angestellten wird unter Berücksichtigung des langen Urlaub gewährt. Der Urlaub beträgt nach einjähriger Beschäftigungsdauer 5 Tage; nach dreijähriger 8 Tage; nach fünfjähriger 12 Tage; nach siebenjähriger 14 Tage. Krankendienstzeit wird gerechnet.

6. Dienstkleidung:

Dieselbe wird frei geliefert.

7. Petr. § 116 des BGB.

Der Lohn wird dem Personal weiter gezahlt, wenn es durch ein in seiner Person liegendes Grund, ohne seine Verschulden für eine nicht erhebliche Zeit an der Arbeit verhindert ist.

Nicht erhebliche Zeit wird festgesetzt: im ersten Jahre der Beschäftigungsdauer 3 Tage, im zweiten Jahre der Beschäftigungsdauer 4 Tage, im dritten Jahre der Beschäftigungsdauer 4 Tage. Ferner: vom vereinbarten Lohn dürfen ferner nicht mehr als 1/3 (ein Drittel) der Lohn für Verbindlichkeiten aus Erfüllung gesetzlicher und sonstiger Pflichten für die Dauer eines Tages; Teilnahme an Sitzungen der Arbeitervereine, Erscheinen auf Vorladung der Gerichtsstellen in Vormundschafts- und anderen nicht geschäftlichen Sachen, mit Ausnahme der Vorladungen bei Gericht als Zeuge und Sachverständiger.

Von der Veränderung ist vorher rechtzeitig Mitteilung zu machen.

8. Strafen:

Strafgelder werden verhältnismäßig abgemildert.

9. Kündigungsfrist:

Die Kündigungsfrist beträgt 14 Tage, zum 1. und 15. im Monats.

Ferner stellt der Vertrag in einer Sonderbestimmung vor, die Angestellte, die bei Einführung dieser Vereinbarungen bereits ein höheres Einkommen beziehen, oder sonstige bessere Verhältnisse haben, als ihnen nach dieser Vereinbarung zustehen, im Falle dieser besseren Verhältnisse bleiben.

Für die Schlichtung von Streitigkeiten ist ein Schiedsgericht vorgesehen, das paritätisch aus je zwei Arbeitgebern und Arbeitnehmern und einem unparteiischen Vorsitzenden gebildet wird.

Der Vertrag gilt ab 1. Januar 1919 bis zum 30. Juni 1920 mit einmündlicher Kündigungsfrist. Findet eine Kündigung statt, so läuft er stillschweigend ein Vierteljahr weiter. Während der Vertragsdauer eine wesentliche Veränderung der wirtschaftlichen Verhältnisse tritt, so können die Vertragsparteien über eine Änderung des Vertrages beschließen. Im Falle eines Ausfalls kann der Vertrag mit der vorstehenden Frist gekündigt werden.

Falls zwischen den Zentralorganisationen der Arbeiter und der Arbeitgeber ein Tarifvertrag zustande kommt, so sollen die Bestimmungen dieses Vertrages Geltung erhalten.

Jeder Kenner der Verhältnisse wird zugestehen, daß der oben beschriebene Vertrag den Forderungen des Fahrpersonals im weitesten Maße entspricht. Die Lohnkommission der Arbeiter, deren Vorsitzender Herr Direktor Arnolds ist, hat darin weitgehende Rücksicht genommen, was wir auch an dieser Stelle öffentlich feststellen wollen. Aufgabe der Beteiligten ist es nunmehr, dafür zu sorgen, daß die an den Vertragsabschluss geknüpften Hoffnungen Erfüllung eines rechtzeitigen, pünktlich bewirkten Lohnaufrechens und einer gerechten Verrechnung, die ebenfalls unterirdisch werden nach Absicht in diesem Sinne tätig sein.