

PRESSEBERICHT

26

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

6.

13. März 1925

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

Eisenbahner.Arbeitskonflikte auf den Deutschen Reichsbahnen.

(ITF) Was die Arbeitsverhältnisse bei den Deutschen Reichsbahnen seit längerer Zeit voraussehen liessen, ist nun eingetroffen: in verschiedenen Teilen des Reichs sind Arbeitergruppen geschlossen in den Ausstand getreten. Der Personenverkehr selbst ist von dieser Bewegung zunächst noch nicht unmittelbar berührt, aber im Güterverkehr machte sie sich sofort sehr fühlbar. Zunächst handelte es sich um spontane Arbeitsniederlegungen. Die zentralen Vorstände der Eisenbahnerorganisationen stehen diesen fern, haben aber - wenigstens soweit der Deutsche Eisenbahnerverband in Frage kommt - den Streikenden Unterstützung zugesagt. Ob die begonnene Bewegung weiter greifen und schliesslich zu einem allgemeinen Streik führen wird, ist im Augenblick noch nicht zu überschauen. Das hängt nicht zuletzt von der Haltung der Reichsbahnverwaltung ab. Verharrt sie bei der bisher gezeigten Unnachgiebigkeit, dann erscheint ein allgemeiner und verbitterter Konflikt ganz unvermeidbar.

Die unter der deutschen Eisenbahnerschaft herrschende Erregung hat mehrere Ursachen. Die wesentlichsten sind in den gegenwärtigen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu suchen. Die Inflationszeit hatte die Löhne, trotz fast täglicher Erhöhungen, auf ein nie zuvor gekanntes Niveau zurückgebracht, das sich auch bei Einführung der festen Währung nur wenig zu Gunsten des Personals verschob und auch trotz späterer Erhöhungen eine starke Spannung zu den Lebenshaltungskosten aufweist. Gleichzeitig hatte die Reichsbahnverwaltung die den deutschen Gewerkschaften durch den Ruhrkampf beigebrachte Schwächung zu einer teilweise erheblichen Arbeitszeitverlängerung ausgenutzt. Da von den Gewerkschaften eingeleitete Verhandlungen zwecks Erhöhung der Löhne und Beseitigung der Arbeitszeitverschlechterungen wiederholt einen ergebnislosen Vorlauf nahmen, haben die vertragschliessenden Gewerkschaften sowohl den Lohn- als den Arbeitszeitparagrafen des Tarifvertrages zum 1. März gekündigt, aber auch jetzt noch blieb die Reichsbahnverwaltung auf ihrem ablehnenden Standpunkt bestehen. Die Erbitterung des Personals wuchs infolgedessen zusehends und wurde noch dadurch verschärft, dass die Eisenbahnverwaltung den höheren Beamten besondere Zulagen in der Höhe von 4000 bis 20.000 Mark pro Person zuwies und gleichzeitig zu einer mittels Leistungsprämien unterstützten Arbeitsintensivierung überging, die die Zeitdauer der einzelnen Verrichtungen mit der Stoppuhr errechnet und garnicht einzuhaltende Zeitnormen aufstellt. In Berlin kam ausserdem noch hinzu, dass dem Personal eine aus Anlass der Beerdigungsfeierlichkeiten des verstorbenen Reichspräsidenten Ebert eingelegte Trauerruhe von fünf Minuten mit einem halben Stundenlohn in Abzug gebracht worden ist. Diese mit der amtlichen äusserlichen Trauerfeier für den ersten Präsidenten der Republik in schneidendem Kontrast stehende Massnahme ist

zwar nachträglich durch Eingreifen des Generaldirektors Oeser wieder rückgängig gemacht worden, aber sie ist doch äusserst symptomatisch für den in höchsten Eisenbahnämtern herrschenden Geist. Diese Einstellung steht auch nicht einmal vereinzelt da. In Frankfurt a.M. war der Belegschaft der Hauptwerkstätte sogar verboten worden, die halbstündige Mittagspause zu einer Trauerfeier zu verwenden.

Seit Kriegsbeendigung haben zwischen Eisenbahnverwaltung und Personal wiederholt gespannte Beziehungen bestanden, nie aber war das Auftreten der Verwaltung derart provozierend wie seit der auf Grund des Dawes-Berichtes vorgenommenen Umwandlung der früheren Staatsbahnen in eine autonome Aktiengesellschaft. Die Erklärung hierfür ist leicht gegeben. In dem neuen Verwaltungsrat hat die deutsche Industrie einen hervorragenden Einfluss und diese hält mit allen Mitteln die Arbeitsbedingungen der Eisenbahnerschaft nieder, weil sie befürchtet, dass eine Verbesserung in der Lage des über das ganze Land zerstreuten Eisenbahnpersonals notwendigerweise auch zu einer Hebung des allgemeinen Lohnstandards führen müsste. Eine gleiche Überlegung spielt bei der ablehnenden Haltung gegenüber der Forderung auf Wiedereinführung des Achtsturentages mit. Die Industrie sieht in der längeren Arbeitsdauer bei der Reichsbahn einen Erfolg, der auch ihren Kampf auf Beseitigung des Achtsturentages bzw. für die Beibehaltung längerer Arbeitszeiten erleichtert. Aus diesem Grunde spitzt sich der Kampf der deutschen Eisenbahner von selbst zu einem Konflikt mit der gesamten Privatindustrie zu und gewinnt direkt für die gesamte Arbeiterschaft Deutschlands hervorragende Bedeutung. Allerdings sind dadurch auch die Kampfbedingungen der Eisenbahnerschaft viel komplizierter als in der Privatindustrie, da vorauszusehen ist, dass ein allgemeiner Streik seitens der Regierungsinstanzen sofort mit Ausnahmeverordnungen beantwortet und die ganzen öffentlichen Gewalten gegen die Eisenbahnerschaft mobilisiert werden. In einem solchen Konfliktsstadium erinnern sich die Regierungen erfahrungsgemäss immer sofort, dass die Eisenbahnen mehr sind als nur eine Maschinerie zur Erzeugung von Profit, und erklären ihr Funktionieren zu einem unverletzlichen Interesse der Öffentlichkeit. Gerade darum ist es auch ein verwerflicher und unduldbarer Zustand, dass die Privatindustrie derart öffentlich wichtige Einrichtungen wie die Eisenbahnen zum Tummelplatz ihrer egoistischen Interessen machen und Konflikte schüren kann, die die Allgemeinheit fortgesetzt bedrohen.

Dass die Eisenbahnerorganisationen nur für ihre elementarsten Ansprüche kämpfen und ihnen an der bisherigen Zuspitzung des Konflikts keine Verantwortung zugewiesen werden kann, geht schon daraus hervor, dass die Streikenden sich auf alle Gewerkschaften, einschliesslich der christlichen, verteilen. Tatsächlich ist die Erbitterung über das Verhalten der Eisenbahnverwaltung allgemein und es bedarf, wie die Dinge im Augenblick stehen, nur eines Wortes seitens der zentralen Verbände, um die Bewegung zu einer generellen auswachsen zu lassen.

Es ist selbstverständlich, dass die ausländische Eisenbahnerschaft, wie überhaupt die gesamte Transportarbeiter-schaft, die weitere Entwicklung des Kampfes der deutschen Eisenbahner mit lebendiger Anteilnahme verfolgt.

Allgemeiner Eisenbahnerstrok in Griechenland.

(ITF) In der Abwehr angekündigter Lohnkürzungen und zur Erkämpfung des Achtsturentages hat der Griechische Eisenbahnerverband den allgemeinen Streik auf dem gesamten griechischen Eisenbahnnetz proklamiert. Der Kampf wurde am 8. März begonnen und nahm sofort eine grosse Schärfe an, da die Regierung als erste Massnahme gegen die Streikenden die Räumung der Dienstwohnungen und die rücksichtslose Entfernung der Eisenbahnerfamilien aus diesen anordnete. Ferner drohte die Regierung mit

der sofortigen Ergreifung scharfer militärischer Massnahmen. An dem Streik nehmen auch die Beamten teil. Der gesamte Eisenbahnverkehr wurde stillgelegt.

Vier Eisenbahner im neuen luxemburgischen Parlament.

(ITF) Die neuen Parlamentswahlen, zu denen die Ablehnung der von der früheren Regierung vorgelegten Eisenbahnverträge geführt hat, brachten einen Sieg der vertragsgegnerischen Parteien. Insgesamt erhielten diese 755,242 Stimmen, während auf die andern Parteien 573,843 Stimmen entfielen. Bemerkenswert ist, dass von den früheren vier Eisenbahnermitgliedern alle drei, die Gegner der Verträge waren, wiedergewählt worden sind, während der vierte, der für die Verträge eingetreten war, durchfiel und durch einen auf entgegengesetztem Standpunkt stehenden Eisenbahner ersetzt wurde. Damit zählt der freigewerkschaftliche Eisenbahnerverband Luxemburgs nunmehr vier Mitglieder im Parlament gegen bisher drei.

Eine Achtstundentag-Kommission der südafrikanischen Eisenbahnen.

(ITF) Auf Anregung des südafrikanischen Arbeitsministers Malan ist eine gemischte Kommission gebildet worden, die die Frage der Einführung des Achtstundentages auf den südafrikanischen Eisenbahnen prüfen soll. Der Kommission gehören zwei Mitglieder des Eisenbahnerverbandes an. Ausserdem wird der Vorsitzende dieses Verbandes als Berater hinzugezogen. Es ist geplant, dass diese Kommission im ganzen Lande direkte Aussprachen mit dem Personal herbeiführt und deren Wünsche entgegennimmt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sollen dann dem Minister als die Empfehlungen der Kommission unterbreitet werden. Die Kommission hat ihre Tätigkeit Anfang Februar in Kapstadt begonnen.

Transportarbeiter.

Strassenbahnerstreik in Italien.

(ITF) In verschiedenen Städten Italiens haben in der letzten Zeit Strassenbahnerbewegungen stattgefunden, die ihre Ursache vor allem in der wachsenden Teuerung haben. Einen besonderen dramatischen Verlauf nahm der Streik in Palermo. Die Polizei war zur Verhaftung einiger Streikender übergegangen. Hierauf versammelten sich mehrere hundert Strassenbahnerfrauen mit ihren Kindern auf einem Platz und demonstrierten zugunsten der streikenden Strassenbahner und gegen die Teuerung. Der von dem italienischen Strassenbahnerverband geführte Streik dauerte sechs Tage. Sowohl die Stadtverwaltung als die belgische Gesellschaft, die beide in den Konflikt verwickelt waren, versprachen die Frage einer Teuerungszulage innerhalb 10 Tagen zu lösen. Angedrohte Massregelungen wurden zurückgenommen. Die belgische Gesellschaft hat sich ausserdem zur Zahlung der Streiktage bereit erklärt. - Ein anderer Streik fand in Alessandria statt und wurde bezeichnenderweise von dem faschistischen Verband geführt. Hierbei wurde die schon aus früheren Konflikten bekannte Methode des sogenannten "Sciopero Bianco", einer neuen Spielart der passiven Resistenz, angewandt. Die Bewegung richtete sich gegen eine angekündigte Herabsetzung der Strassenbahnerlöhne und endete mit der Uebertragung der Lösung des Konfliktes an einen von der Regierung eingesetzten Kommissar.

Erhöhung der Regierungszuschüsse für die französischen Lokalbahnen zugunsten des Personals.

(ITF) Die französische Kammer hat beschlossen, die jährlichen Zuschüsse zu den mit Verlust betriebenen Lokalbahnen von Frs. 500 auf Frs. 750 pro Kilometer zu erhöhen. Diese Erhöhung soll dem Personal in Form von Teuerungszulagen und Lohnverbesserungen zugute kommen. Der Verband der Lokalbahner hatte eine Erhöhung um Frs. 500 gefordert.

Ein neues Programm der Strassenbahner Australiens.

(ITF) Das Exekutivkomitee des australischen Strassenbahnverbandes hat ein neues Programm ausgearbeitet. Die Hauptforderungen sind: Lohnverbesserungen, regelmässige Beschäftigung, 44-Stundenwoche. Das Programm wird zunächst den Mitgliedern zur Stellungnahme unterbreitet und dann den Strassenbahnunternehmen in Neu-Südwaies, Victoria, Südaustralien, Westaustralien und Tasmanien übergeben. An den neuen Forderungen sind etwa 12,000 Strassenbahner interessiert.

Seeleute.

Achtstundentag

Um den in der französischen Handelsmarine.

(ITF) Es ist nun bald ein Jahr, dass den französischen Seeleuten die Beseitigung der von der Regierung des nationalen Blocks vorgenommenen Arbeitszeitverschlechterungen angekündigt worden ist. Noch vor kurzem hat der Unterstaatssekretär Meyer die Veröffentlichung einer entsprechenden Verordnung bis Ende Februar in Aussicht gestellt, aber der 28. Februar ist verstrichen, ohne dass diese Zusage Erfüllung gefunden hat. Die Erklärung ist nicht un schwer zu finden: seit den ersten offiziellen Ankündigungen haben die französischen Reeder einen Sturm auf die Regierung unternommen und von ihr gefordert, dass sie an dem derzeitigen Arbeitszeitbestimmungen nicht rühre. Es scheint sogar, dass die Reeder hierbei auch nicht vor einer gewissen Pression zurückgeschreckt sind. Darauf deutet eine kürzlich im englischen Journal of Commerce veröffentlichte Korrespondenz, in der berichtet wird, dass die französischen Reeder beschlossen haben, die Wiedereinführung des gesetzlichen Achtstundentags in der französischen Handelsflotte mit einer allgemeinen Aussperrung zu beantworten. Praktisch wäre das von einer Diktatur über Parlament und Regierung wenig verschieden.

Gewinnbeteiligungsplan einer norwegischen Reederei.

(ITF) Um den häufig vorkommenden Desertionen entgegenzuwirken, hat eine norwegische Reederei die Einführung eines Gewinnbeteiligungsplans beschlossen. In der Fahrt nach Amerika sollen die Schiffsbesatzungen mit Ausnahme des Kapitäns 10 Prozent, in der Fahrt nach Amerika und Europa 7½ Prozent, und auf Schiffen, die ausschliesslich in europäischen Häfen verkehren, 5 Prozent des Reingewinns erhalten. Der Gewinnbeteiligungsanspruch entsteht, wenn die Seeleute im amerikanischen Verkehr /18 Monate, und im europäischen Verkehr jeweils 12 Monate /jeweils/ beschäftigt gewesen sind.

x x x x x x
 x x