



PRESSEBERICHT

20

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

7.

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 6127. März 1925

FERNSPRECHER 20186

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

Eisenbahner.

Der Ausgang des Eisenbahnerkonflikts in Deutschland.

(ITF) Da die Verhandlungen zwischen den Eisenbahnergewerkschaften und der Reichsbahnverwaltung in Deutschland zu keiner Verständigung führten, griffen Reichsverkehrsministerium und Reichsarbeitsministerium in den Konflikt ein. Nach zunächst unverbindlichen Verhandlungen kam es zur Einsetzung einer Schlichtungskommission, die am 13. März einen Schiedsspruch fällte. Die wesentlichen Bestimmungen dieses Spruches sind:

Die Arbeit wird überall möglichst sofort wieder aufgenommen. Massregelungen aus Anlass des Streiks finden nicht statt. Die infolge des Streiks ausgeschiedenen Arbeiter sind möglichst sofort, spätestens aber bis 31. März 1925 in ihr altes Dienstverhältnis wieder einzusetzen.

Die gekündigten Arbeitszeitparagrafen werden rückwirkend bis 1. März wieder in Kraft gesetzt und sind bis 31. Oktober 1925 unkündbar. Ein spätestens in der zweiten Hälfte April einzusetzender Ausschuss soll prüfen, welche allgemeinen Milderungen für gewisse Personalgruppen ohne Verringerung der Rentabilität der Reichsbahn möglich sind.

Die gekündigten Lohnparagrafen werden mit Wirkung vom 1. März 1925 wieder in Kraft gesetzt. Ab 15. März werden die Grundlöhne der Höchstalterstufe um drei Pfennig pro Stunde erhöht. Die Grundlöhne der übrigen Altersstufen erhöhen sich entsprechend. Die Lohnregelung kann erstmalig zum 30. Juni 1925 gekündigt werden.

Dieser Schiedsspruch wurde von den beteiligten Gewerkschaften abgelehnt. In der Begründung wiesen sie darauf hin, dass die Lohnregelung den Lebenshaltungskosten nicht hinreichend Rechnung trage und dass hinsichtlich der Arbeitszeit keine positive Verbesserung gewährt werde. Die Bindung bis zum 31. Oktober sei unerträglich. Dagegen erklärten sich die Gewerkschaften zu weiteren Verhandlungen unter Mitwirkung des Reichsarbeitsministers bereit.

Die Reichsbahn-Gesellschaft machte wesentliche Vorbehalte hinsichtlich der Wiedereinstellung aller Streikenden. Sie wies darauf hin, dass sie infolge des Streiks gezwungen war, Ersatzkräfte einzustellen, die nun nicht wieder in kürzester Zeit entlassen werden könnten. Ausserdem erklärte die Reichsbahngesellschaft, dass sie die Erhöhung der Löhne nur durchführen könne, wenn die Reichsregierung eine entsprechende Erhöhung der Tarife bewilligt.

Darauf erklärte der Reichsarbeitsminister am 19. März den Schiedsspruch für verbindlich, wodurch die Unterwerfung kraft der gesetzlichen Bestimmungen für Gewerkschaften und Reichsbahngesellschaft zum Zwang wurde.

In einem Aufruf, den die Beteiligten drei Gewerkschaften gemeinsam an die Eisenbahnerschaft richteten, erklärten sie, dass der Schiedsspruch nur einen Teilerfolg auf materiellem Gebiet, aber einen vollen Erfolg in moralischer Hinsicht bringe. "Der Kampf", so schliesst dieser Aufruf, "für materielle und soziale Besserstellung der Arbeitnehmer tritt nunmehr in ein anderes Stadium. Die Organisationen werden nicht ruhen und rasten, der ehrlichen Arbeit die gebührende Anerkennung zu erringen und zu sichern. Ihre Stärkung ist dazu Voraussetzung."

Die Wiederaufnahme der Arbeit ist, soweit sich bisher übersehen lässt, im allgemeinen ziemlich reibungslos erfolgt. Einige Schwierigkeiten scheinen nur in Sachsen vorgekommen zu sein.

Die Ursachen des Eisenbahnerstreiks in Griechenland.

(ITF) In der griechischen Eisenbahnerschaft herrschte seit längerer Zeit grosse Unzufriedenheit. Seit mehr als einem halben Jahr führt der griechische Eisenbahnerverband einen Kampf für eine Neuregelung der Arbeitszeit. Diese war bereits im August 1924 seitens des Verkehrsministeriums schriftlich zugesagt, doch wurden bisher keine Massnahmen getroffen. Eine eingesetzte Kommission arbeitete im Gegenteil einen Entwurf aus, der die völlige Beseitigung des Achtstundentages bedeutete und Arbeitszeiten von 14 Stunden zur Regel erhob.

Eine weitere Ursache zur Unzufriedenheit des Personals bildete die Regelung der Wohnungszuschüsse, sowie sonstiger Zuschläge. Nach langen Anstrengungen war es dem Eisenbahnerverband gelungen, hierin eine wesentliche Verbesserung zu erreichen, doch wurde die neue seit November 1924 eingeführte Regelung im Februar dieses Jahres plötzlich widerrufen und ausser Kraft gesetzt.

Diese Unzufriedenheit steigerte sich zur Erregung, als die Regierung, den Vorschlägen einer vor sechs Monaten eingesetzten Sparkommission folgend, ein Programm annahm, das u.a. folgende Sparsamkeitsmassnahmen auf den Staatseisenbahnen vorsah:

- 1) Regelung der Löhne auf Grund des Niveaus von 1914, vervielfacht mit dem Teuerungsindex;
- 2) Verschlechterung der Zulagen, Prämien usw.;
- 3) Entlassung von 1560 Beamten und Arbeitern.

Die Ausführung dieses Programms hätte die Lage der Eisenbahnerschaft in jeder Hinsicht weiter verschlechtert. Namentlich hätte die neue Lohnregelung die gegenwärtig geltenden Löhne und Gehälter um durchschnittlich 15-20 Prozent vermindert.

Der griechische Eisenbahnerverband verlangte sofort die Nichtausführung dieses Programms und erhob gleichzeitig eine Reihe von Gegenforderungen. U.a. wurde die Anwendung des Achtstundentages unter besonderer Bezahlung der Ueberstunden, endgültige Anstellung des provisorischen Personals und Verbesserung der Pensionsbedingungen verlangt.

Da die Regierung inlassen auf diese Forderungen nicht einging, sondern sich entschlossen zeigte, die oben angeführten Sparsmassnahmen durchzuführen, verkündete der griechische Eisenbahnerverband nach Erschöpfung aller friedlichen Verhandlungswege den Streik, an dem sich etwa 10,000 Eisenbahner beteiligten.

(Zeitungsberichten zufolge soll der Streik nach einer Dauer von etwa zwei Wochen zu Ungunsten der griechischen Eisenbahner abgebrochen worden sein. Der I.T.F. liegt ein direkter Bericht bisher noch nicht vor).

Der englische Eisenbahnerverband und die Armeereserve.

(ITF) In einer im März stattgefundenen Sitzung nahm das Exekutivkomitee des englischen Eisenbahnerverbandes u.a. auch Stellung zu dem seitens der Eisenbahngesellschaften an das Personal gerichteten Appell, sich der erweiterten Heeres-Reserve anzuschliessen. Das Komitee prüfte ein von dem englischen Heeresminister

eingegangenes Schreiben und beschloss, sich solange ablohnend zu verhalten bis befriedigende Sicherungen gegeben werden.

Eisenbahnaufsichtsbeamte als gewerkschaftliche Branchensekretäre in England.

(ITF) Eine englische Eisenbahngesellschaft hatte Beschwerde dagegen geführt, dass Aufsichtsbeamte der Eisenbahnen als gewerkschaftliche Branchensekretäre fungieren. Das Exekutivkomitee des englischen Eisenbahnerverbandes hat hierauf den Generalsekretär beauftragt, die betreffende Eisenbahngesellschaft darauf hinzuweisen, dass der Verband ausschliesslich den Mitgliedern die Wahl und Bestimmung ihrer Branchensekretäre überlassen könnte und dass eine Einmischung von anderer Seite als eine Verletzung der gesetzlichen Freiheiten betrachtet werden müsste.

Die französischen Eisenbahngesellschaften sabotieren das neue Dekret über die Arbeitszeit.

(ITF) Im Verlaufe des Monats März sah sich der französische Eisenbahnerverband gezwungen, den Minister für öffentliche Arbeiten auf den hartnäckigen Widerstand aufmerksam zu machen, den die Eisenbahngesellschaften der Wiedereinführung des Achtstundentages bereiten. An Hand verschiedener Fälle konnte nachgewiesen werden, dass einzelne Gesellschaften das neue Dekret über den Achtstundentag sogar benutzten, um die Arbeitszeit zu verschlechtern. Der Eisenbahnerverband verlangte daher vom Minister für öffentliche Arbeiten die Durchführung einer strengen Kontrolle, damit das neue Dekret nach Wort und Geist befolgt wird. Der Minister hat die notwendigen Schritte zugesagt und erklärt, dass er für die unbedingte Durchführung der Gesetze eintraten werde.

Teuerungszuschuss für das schwedische Eisenbahnpersonal.

(ITF) Beide Kammern haben dem Vorschlag der Regierung, den Teuerungszuschuss dieses Jahr in derselben Weise zu regeln wie vor einem Jahre, zugestimmt.

Der allindische Gewerkschaftskongress für die Forderung der Eisenbahner.

(ITF) Auf dem am 14. und 15. Februar in Bombay stattgefundenen Allindischen Gewerkschaftskongress wurde u. a. eine Resolution angenommen, wodurch sich der Allindische Gewerkschaftsbund die Forderung der Eisenbahner auf Errichtung eines Zentralen und Nationalen Lohnamts nach englischem Vorbild zu eigen macht.

Transportarbeiter.

Von den deutschen Strassenbahnern.

(ITF) Nach monatelangem Drängen ist es den Strassenbahnern in Hannover gelungen, eine Herabsetzung der Arbeitszeit von 10 auf 9 Stunden täglich durchzusetzen.

Eine im Februar stattgefundene Strassenbahnerkonferenz, an der zahlreiche Vertreter aus Baden und Württemberg teilnahmen, stellte folgende Forderungen auf:
Wiedereinführung des Achtstundentages bzw. einer Arbeitszeit von 208 Stunden im Monat einschliesslich Vorbereitungs- und Abrechnungszeit;
Erhöhung der Gehälter und Löhne;
Ruhegehalts- und Hinterbliebenenversorgung für alle Bedienstete;
Lieferung freier Dienst- und Arbeitskleidung an das gesamte Personal.

Die Konferenz appellierte an die Strassenbahnerschaft, sich im Deutschen Verkehrsbund zu organisieren.

Der Warenverkehr und Beschäftigungsgrad im Hamburger Hafen während 1924.

(ITF) Der Jahresbericht des Hamburger Hafenbetriebs-Vereins bringt über den Schiffs- und Warenverkehr im Hamburger Hafen

4

		1924	1923	1913
Schiffs-Ein-und Ausgang	in 1000 N.R.T.	25,838	25,250	23,409
Waren-Ein-und Ausgang	" 1000 " " "	20,724	20,932	25,458
Tonne Ladung auf Tonne Raum	Eingang	0,95	1,02	1,26
	Ausgang	0,63	0,59	0,86

Diese Aufstellung lässt erkennen, dass mehr Schiffsraum verwendet wird als vor dem Kriege, obwohl der Umfang der Frachten erheblich zurückgegangen ist.

Hinsichtlich des Beschäftigungsgrades macht der Bericht folgende Feststellungen: Die Zahl der im Handstauereibetrieb gearbeiteten Schichten war 1,642,768 gegen 1,735,097 im Jahre 1923. Demnach betrug die Leistung pro Mann 8,4 t im Jahre 1924 gegen 6,9 t im Jahre 1923. Für 1913 war die entsprechende Leistung 11,5 t, doch ist zu berücksichtigen, dass eine starke Verschiebung in der Art der zum Umschlag gelangenden Waren eingetreten ist und dass die leicht zu behandelnden Massengüter (Kohlen, Getreide, Erze u. dergl.) ganz bedeutend zurückgegangen sind und Hamburg vornehmlich den Stückguterverkehr an sich gerissen hat.

Der Beschäftigungsgrad im holländischen Transportbetrieb.

(ITF) Der Prozentsatz der Arbeitslosen im holländischen Transportbetrieb betrug seit Mai 1924 fast ständig 12 Prozent. Im Oktober 1924 ging er vorübergehend auf 10,7 Prozent zurück und stieg im November wieder auf 11,9 und im Dezember auf 18,1 Prozent. In den gleichen Monaten des Jahres 1923 war der Prozentsatz der Arbeitslosen um durchschnittlich 5 bis 6 Prozent höher.

In Amsterdam betrug die Gesamtzahl der geleisteten Arbeitsschichten der in der Hafendarbeiterreserve eingeschriebenen losen Arbeiter rund 1,059,000 im Jahre 1924 gegen 651,000 im Jahre 1923. Noch stärker hat sich der Beschäftigungsgrad in Rotterdam gehoben. Die von den losen Arbeitern verrichteten Arbeitsschichten betragen im Jahre 1924 2,464,000 gegen 1,398,000 im Jahre 1923; somit eine Steigerung um 76 Prozent ^{gegen 53%} in Amsterdam.

S e e l e u t e .

Sitzung des Vorstandes der Seeleute-Sektion in der I.T.F.

(ITF) Der Vorstand der Seeleute - Sektion der I.T.F. trat am 13. und 14. März in den Räumen der I.T.F. in Amsterdam zu einer Sitzung zusammen. An den Besprechungen beteiligten sich Vertreter der Seeleute- und Schiffsheizerorganisationen von England, Deutschland, Schweden und Holland. Infolge wichtiger Aktionen im eigenen Lande waren die Vorstandsmitglieder von Norwegen, Dänemark und Frankreich. //Ohne Mitteilung der Ursache fehlte der Vertreter der Belgischen Organisation. //abwesend

Zunächst nahm der Vorstand den Tätigkeitsbericht des Sekretariats entgegen und hiess diesen einstimmig gut.

Zu ausführlichen Besprechungen führte die Frage der Einführung einer internationalen Regelung der Rechtsposition für Seeleute, die Erringung der 48-stündigen Arbeitswoche und die Durchsetzung gesetzlicher Verpflichtung zur Einführung der drahtlosen Telegraphie auf allen Seeschiffen.

Das Sekretariat wurde beauftragt, für diese drei Forderungen in möglichst enger Zusammenarbeit mit den angeschlossenen Organisationen eine kraftvolle internationale Aktion zu entwickeln.

Ferner wurde dem Sekretariat aufgetragen, sich mit den verschiedenen Organisationen in Verbindung zu setzen, um die Möglichkeit der Schaffung internationaler Seeleutebüros in den vornehmsten Häfen sowie die Einführung eines internationalen Identitätsbeweises für alle bei der I.T.F. angeschlossene Seeleute zu prüfen.

Eingehend nahm der Vorstand Stellung zu den drohenden Konflikten in dem Seeschiffahrtsbetrieb der skandinavischen Länder. Folgender Beschluss wurde einstimmig angenommen:

- 5 -

"Nach ausführlicher Aussprache über die zwischen den Organisationen der Seelente und denen der Unternehmer in den skandinavischen Ländern drohenden Konflikte, beschliesst der am 13. und 14. März in Amsterdam versammelte Vorstand der Seelente-Sektion der I.T.F., den angeschlossenen Organisationen der Seelente und Schiffsheizer in Schweden, Dänemark und Norwegen, in einem etwaigen Kampf alle erforderliche Unterstützung der I.T.F. und der ihr angeschlossenen Organisationen der Seelente, Transportarbeiter und Eisenbahner zu verleihen."

Auswanderung über deutsche Häfen.

(ITF) Über deutsche Häfen sind im Jahre 1924 insgesamt 74725 Personen ausgewandert. Von diesen waren 56,837 Deutsche.

Im Jahre 1923 wanderten über deutsche Häfen insgesamt aus; 165,746 Personen, wovon 113,812 Deutsche.

Die Zahl der ausgewanderten Deutschen ist demnach auf rund die Hälfte, die Zahl der über deutsche Häfen ausgewanderten Nichtdeutschen auf rund ein Drittel zurückgegangen. Als Länder, deren Auswanderer vielfach den Ausreiseweg über deutsche Häfen benutzen, kommen Tschechoslovakei, Oesterreich, Rumänien, Jugoslawien, Ungarn, Polen und Schweiz in Betracht. Wie sehr gerade die Auswanderung aus diesen Ländern zurückgegangen ist, zeigt folgende Aufstellung:

Land	im J. 1923	im J. 1924
Tschechoslovakei	20 363	4 900
Oesterreich	15 497	2 650
Rumänien	12,719	1 700
Jugoslawien	9 370	10 910
Ungarn	1 935	464
Polen	55 401	9 797
Schweiz	8 006	2 760

Die Hauptsache an diesem Rückgang ist wohl in der Verringerung der Zulassungsquote der Vereinigten Staaten von Amerika zu suchen, die gerade die obigen Länder sehr stark in Mitleidenschaft zieht.

Die Löhne der schwedischen Schiffsmaschinisten

(ITF) In der kürzlich geschlossenen Uebereinkunft sind die Löhne der schwedischen Schiffsmaschinisten wie folgt festgesetzt:

Kl.	Masch. Pferdekräfte	1. Maschinist monatl.	2. Maschinist monatl.	3. Maschinist monatl.
1	unter 200	kr. 410.- /x	kr. 336.-/x	
2	200 - 299	" 410.-	" 320.-	
3	300-499	" 431.-	" 336.-	
4	500 - 699	" 462.-	" 347.-	kr. 294.-
5	700 - 899	" 483.-	" 357.-	" 305.-
6	900 -1199	" 504.-	" 368.-	" 315.-
7	1200 -1499	" 525.-	" 394.-	" 326.-
8	1500- 1999	" 557.-	" 410.-	" 336.-
9	2000 -2999	" 588.-	" 431.-	" 347.-
10	3000 -3999	" 620.-	" 452.-	" 368.-

/x Selbstbeköstigung.

x x x x x x

x x