

PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

52

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

13.

19. Juni 1925.

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

E i s e n b a h n e r .Zusammenwirken von Eisenbahnerorganisationen in Holland.

(ITF) Da die gegenwärtige Uebereinkunft der holländischen Eisenbahnerorganisationen betr. die Regelung der Löhne und sonstigen Arbeitsbedingungen im Eisenbahndienst demnächst abläuft, hat der der I.T.F. angeschlossene Eisenbahnerverband die beiden christlichen Eisenbahnerorganisationen zu einem gemeinsamen Vorgehen eingeladen. Beide Verbände haben dieser Anregung Folge geleistet.

Der Bund der Eisenbahnbeamten, an den die Einladung ebenfalls ergangen war, hat erklärt, dass für ihn keine Veranlassung zur Beteiligung an gemeinsamen Besprechungen vorliegt.

Die drei gemeinsam vorgehenden Verbände haben bereits ein vorläufiges Programm der zu erhebenden Forderungen ausgearbeitet. U.a. ist darin ein Mindestlohn von Fl. 1500.- jährlich für die untersten Gruppen (bisher Fl. 1400) vorgesehen. Dieser Mindestlohn soll bei der Aufstellung der Löhne der übrigen Gruppen zur Grundlage genommen werden.

Bestrebungen zur Verschmelzung der norwegischen Eisenbahnerorganisationen.

(ITF) Die Frage der Verschmelzung der Eisenbahnerorganisationen hat wiederholt die Kongresse des Norwegischen Verbandes der Eisenbahnkanzlisten beschäftigt. Die letzte Stellungnahme fand auf dem 1923 in Drammen stattgefundenen Kongress statt und kam in folgender Resolution zum Ausdruck:

"Der Kongress beauftragt die Verbandsleitung, danach zu trachten, dass die bestehende lose Zusammenarbeit zwischen dem Verband der Eisenbahnkanzlisten, dem Bund des Lokomotivpersonals und dem Bund des Eisenbahnpersonals festere Form erhält."

Auf Grund dieses Beschlusses hat sich der Verband der Eisenbahnkanzlisten an den Bund des Eisenbahnpersonals gewandt und ihn ersucht, den seinerzeit von ihm gemachten Vorschlag zur Bildung eines Komitees, das die Frage einer Verschmelzung näher untersuchen soll, wieder aufzugreifen. In seiner hierauf erteilten Antwort wies der Bund des Eisenbahnpersonals auf einen Beschluss hin, der gelegentlich des letzten Kongresses gefasst worden ist und der sich für die Schaffung eines alle Staatsbediensteten umfassenden Verbandes ausspricht. Dieser neue Verband hätte dem Norwegischen Gewerkschaftsbund beizutreten.

Der Verband der Eisenbahnkanzlisten hat nun die Frage der Verschmelzung erneut auf die Tagesordnung des nächsten Kongresses gesetzt. Die Verbandsleitung hat hierzu einen Antrag gestellt, der sich für die organisatorische Verschmelzung der drei Verbände und für die Einsetzung eines Komitees aus Vertretern der drei Verbände ausspricht. Dieses Komitee hätte den Auftrag, die Angelegenheit näher zu untersuchen und Vorschläge auszuarbeiten.

Der englische Eisenbahnverband und die Versuche zur Schaffung einer Gewerkschaftsallianz.

(ITF) Einer Einladung des englischen Bergarbeiterverbandes folgend, sind Anfang Juni die hauptsächlichsten Organisationen der Bergarbeiter, Transportarbeiter, Eisenbahner und Metallarbeiter zu einer Konferenz zusammengetreten, um die Möglichkeit zur Schaffung einer Allianz dieser vier Industriegruppen zu besprechen. Die Verhandlungen endeten mit der Einsetzung eines Komitees, das die Voraussetzungen und Möglichkeiten eingehender untersuchen soll. Der englische Eisenbahnverband (NUR) hatte zuvor in einer Exekutivkomitee-Sitzung zu der Konferenz Stellung genommen. Eine hierbei gefasste Beschlissung besagt, dass das Exekutivkomitee des Eisenbahnverbandes die Bemühungen, die verschiedenen Berufsgruppen zu gemeinsamen Aktionen zusammenzufassen, herzlich begrüsst und dass als erste Voraussetzung zur Verwirklichung dieses Ziels die vollständige Einheit unter den direkt beteiligten Gewerkschaften der verschiedenen und wichtigen Industrien ist. Weiter wird gefordert, dass alle Massnahmen getroffen werden, damit Missverständnisse nicht aufkommen können.

Die Bewegung der Eisenbahnerlöhne in den Vereinigten Staaten.

(ITF) Der in der Eisenbahnindustrie der Vereinigten Staaten gezahlte allgemeine Durchschnittslohn betrug im Monat Februar 1925 \$ 130 gegen \$ 132 im gleichen Monat 1924. Für einzelne Berufsgruppen ist die Bewegung der Löhne wie folgt:

	Februar	
	1924	1925.
Personenverkehr:		
Bremsler	\$ 151	\$ 154
Schaffner	225	228
Lokomotivführer	245	244
Heizer	181	183
Güterverkehr:		
Bremsler	\$ 161	\$ 158
Schaffner	219	212
Lokomotivführer	246	241
Heizer	171	163

Bemerkenswert ist auch, dass im Februar 1925 27 923 Personen weniger beschäftigt worden sind als im gleichen Monat 1924. Diese Verminderung des Personals und der Rückgang des Durchschnittslohnes haben dazu geführt, dass die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten im Februar 1925 \$ 7,000 000 weniger an Löhnen ausgegeben haben als im entsprechenden Monat des Vorjahres.

Ueber die im Februar 1925 gezahlten Monatslöhne in der Kategorie der Strecken- und Werkstättenarbeiter unterrichten folgende Zahlen:

169 338 Streckenarbeiter erhielten \$ 66; 61 411 gewöhnliche Werkstättenarbeiter \$ 74; 46 479 Werkstätten- und Maschinenhausarbeiter \$ 88; 38 450 Gepäckarbeiter \$ 86; 119 482 gelernte Handwerker-Gehilfen \$ 100; 86 389 Kärner (Güterwagen) \$ 131; 63 149 Maschinisten \$ 144; 6 800 Elektrotechniker \$ 150.

Der neue Eisenbahnminister in Belgien.

(ITF) Die Umbildung der belgischen Regierung hat auch zu einer Neubesetzung des Eisenbahnministeriums geführt. Als neuer Eisenbahnminister ist der bekannte Arbeiterführer Edouard Anseele ausersehen. Anseele ist einer der Gründer der belgischen Arbeiterpartei und sein Einzug im Eisenbahnministerium wird von dem freigewerkschaftlichen Eisenbahnverband als die Krönung des Wahlsieges, an dem der Verband selbst einen grossen Anteil hat, betrachtet.

Transportarbeiter.

Transport- und Hafnarbeiterkonflikte im westdeutschen Industriegebiet.

(ITF) Im westdeutschen Industriegebiet sind die Arbeiter des Transport- und Verkehrsgewerbes in eine Lohnbewegung getreten. Ein am 28. Mai gefällter Schiedsspruch wurde seitens der Unternehmer abgelehnt. Der Deutsche Verkehrsbund hatte bereits für Mitte Juni den Streik beschlossen, doch seine Durchführung vorläufig noch ausgesetzt. Es wird damit gerechnet, dass der Reichsarbeitsminister den gefällten Schiedsspruch als verbindlich erklärt. 2000 Arbeiter sind an dem Konflikt beteiligt.

Auch die Hafnarbeiter der westdeutschen Binnenhäfen stehen in einem Lohnkampf. Die Bewegung führte zur Niederlegung der Arbeit zunächst im Hafen von Duisburg und griff dann weiter auf Gelsenkirchen und Wanne über, wo die Hafnarbeiter ebenfalls in den Streik traten.

Beendigung des dänischen Arbeitskonflikts.

(ITF) Der grosse Kampf zwischen Unternehmertum und Arbeiterschaft in Dänemark ist am 6. Juni mit einem Sieg der dänischen Arbeiterschaft beendet worden. Lynsje, der Vorsitzende des dänischen Transport- und Hafnarbeiterverbandes, hat die Internationale Transportarbeiter-Föderation mit folgendem Telegramm von dem Ausgang des Kampfes verständigt:

" Der grosse dänische Arbeitskonflikt ist mit einem Sieg für die Arbeiter beendet worden. Dank eurer Hilfe habt ihr einen wichtigen Anteil an diesem Siege. Wir danken euch herzlich. Zum ersten Mal ist bewiesen worden, dass Inter-skandinavische und internationale Zusammenarbeit und Solidarität noch etwas anderes bedeutet als leere Worte und wichtig erscheinende Beschlüsse. Die Arbeitgeber waren gezwungen die Aussperrung aufzugeben, sodass die Arbeit am 8. Juni um 6 Uhr morgens wieder anfangen kann; darüber hinaus haben sie sich verpflichtet, Streikbrecher und technische Nothilfen jeder Art aus den Betrieben auszuschalten. Ihr könnt deshalb die Blockade dänischer Schiffe ab Montag den 8. Juni aufheben. Solltet ihr aufgrund der eurerseits geübten Solidarität in Schwierigkeiten geraten sein, so setzt uns bitte davon in Kenntnis. Wir sind bereit Gegendienste zu leisten, und ihr könnt über uns verfügen wann ihr wollt. Nochmals herzlichen Dank! Es lebe die internationale Zusammenarbeit des Proletariats aller Länder! (gez.) Lynsje, 6. Juni 1925. "

Die Gewerkschaftsbewegung der ganzen Welt beglückwünscht die dänischen Kameraden zu dem erzielten Erfolg und darf mit Stolz auf die in diesem Kampf bewiesene nationale und internationale Solidarität der Arbeiterschaft blicken, die allein diesen erfreulichen Kampfausgang verbürgt hat.

Die Arbeitskonflikte in England in den ersten 4 Monaten 1925.

(ITF) Während der Monate Januar bis einschliesslich April 1925 haben in England insgesamt 193⁷ Arbeitskonflikte stattgefunden, an denen 80 000 Arbeiter beteiligt waren. Insgesamt gingen hierdurch 444 000 Arbeitstage verloren.

In der gleichen Zeit des Jahres 1924 hatten 214 Konflikte mit 326 000 Beteiligten und einem Verlust von 2 551 000 Arbeitstagen stattgefunden. Den hervorragendsten Anteil hieran hatte damals das Transportgewerbe, worin allein 27 Konflikte mit 230 000 Beteiligten und 1 385 000 verlorenen Arbeitstagen stattfanden, während in den ersten vier Monaten dieses Jahres auf das Transportgewerbe nur 13 Konflikte mit 6000 Beteiligten und 11 000 verlorenen Arbeitstagen entfallen.

Die Bewegung der englischen Arbeitslöhne zeigt eine Zunahme der Wochenlohnsumme um £ 72 000, verteilt auf 735 000 Arbeiter, und eine Abnahme der Wochenlohnsumme um £ 29 400 für 654 000 Arbeiter. Im Transportgewerbe ist die Wochenlohnsumme für 223 000 Arbeiter um £ 21 500 gestiegen. Ein Rückgang wird für keinen Teil der Transportarbeiterschaft verzeichnet.

S e e l e u t e .

Die neue Uebereinkunft in der schwedischen Schifffahrt.

(ITF) Die am 30. Mai unterzeichnete Uebereinkunft zwischen den Verbänden der Seeleute und Heizer sowie dem Reederverein hat bis 31. Januar 1927 Gultigkeit. Etwaige Kündigungen der Lohnbestimmungen muss spätestens am 31. Januar 1926 erfolgen.

Die Lohnregelung ist im grossen und ganzen unverändert geblieben. Für Donkeyleute, 1. und 2. Motorleute, Schmierer und Heizer auf Schiffen der 1. Gruppe (unter 900 Tonnen) bringt die neue Uebereinkunft aber eine Erhöhung der Heuern insofern, als diese Schiffe nunmehr unter die 2. Gruppe (Schiffe mit 900 bis 2999 Tonnen) fallen. Dadurch erhöhen sich die Heuern der Donkeyleute und 1. Motorleute von 144 auf 155 Kronen, die der Schmierer von 130 auf 145 Kronen, und die der 2. Motorleute und Heizer von 126 auf 135 Kronen.

Eine weitere Aenderung betrifft die Regelung der Feiertagsruhe. Während bisher die Mannschaften schwedischer Schiffe am 1. Mai und am Neujahrstag von 1 Uhr mittags ab nur in schwedischen Häfen frei bekamen, tritt dieser Anspruch jetzt auch dann ein, wenn sich die Schiffe in ausländischen Häfen befinden..

Bei Schiffbruch, Brand oder Seeraub haben die Seeleute Anspruch auf Vergütung für Meiderverlust. Für die Anmusterung soll künftighin in der Regel der öffentliche Arbeitsnachweis in Anspruch genommen werden. Ferner wurde ausdrücklich bestimmt, dass die Reeder nicht berechtigt sind, die Besatzung auszusuchen und dass andererseits die Schiffleute die Schiffe nicht auswählen dürfen.

Verschiedenes.

Die Internationale Arbeitskonferenz und die Behandlung von Arbeitsunfällen.

(ITF) Die vor kurzem beendigte 7. Internationale Arbeitskonferenz hat sich unter anderem auch mit einer Konvention über die Unterstützung bei Arbeitsunfällen befasst. Eine internationale Regelung hierüber ist umso notwendiger geworden als bereits die im vergangenen Jahre stattgefundene Arbeitskonferenz einer Konvention zugestimmt hatte, wonach ausländische Arbeiter bei Unfällen in gleicher Weise zu behandeln sind wie die einheimischen. Eine solche Konvention muss solange von zweifelhaftem Wert bleiben als die Unfallgesetzgebung nicht in allen Ländern der Arbeiterschaft den von ihnen geforderten Schutz bietet. Man sollte die diesjährige Arbeitskonferenz zu einer internationalen Konvention über die Behandlung von Arbeitsunfällen Stellung nehmen und das Internationale Arbeitsamt hatte hierfür einen ausführlichen Entwurf vorbereitet. Für diesen Entwurf zeigten die Regierungsvertreter aber wenig Begeisterung. In einer engeren Kommission setzten sie eine Reihe von Verschlechterungen durch, die aber dann in der Vollversammlung der Konferenz zu einem grossen Teile wieder rückgängig gemacht werden konnten. Um indessen zu verhüten, dass die nächstjährige Arbeitskonferenz bei der entscheidenden Behandlung die Konvention wieder über den Haufen werfe, beantragte die Arbeitergruppe, sofort die zweite Lösung vorzunehmen. Man zeigte sich, dass plötzlich viele Delegierte, die für die Kommission gestimmt hatten, ihre Haltung bei der 2. Abstimmung ändern wollten, sodass die Annahme gefährdet erschien. Dieses Schicksal wurde der Konvention nur dadurch erspart, dass sich die Arbeitergruppe zu einer Reihe wichtiger Konzessionen bereit fand. Diese bestanden vor allen Dingen darin, dass mehrere Arbeiterkategorien von der Konvention ausgenommen bzw. die Regierungen ermächtigt wurden, in der Landesgesetzgebung entsprechende Einschränkungen vorzunehmen. Seeleute und Fischer fallen nicht unter die Konvention.