



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

56

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

14.

4. Juli 1925.

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

Sitzung des Generalrates der I.T.F. in Bellinzona.

(ITF) Am 28. und 29. Juni trat der Generalrat der I.T.F. in Bellinzona zusammen und nahm die Berichte des Sekretariats über die Tätigkeit seit der letzten Sitzung entgegen. Dem abtretenden Präsidenten Robert Williams wurde eine goldene Taschenuhr mit Inschrift als Dankausdruck für die von ihm der I.T.F. geleisteten Dienste überreicht. Zu seinem Nachfolger wurde der Vorsitzende des englischen Eisenbahnerverbandes, P.C. Cramp, gewählt. Der Generalrat nahm u.a. auch Stellung zur Frage der Absendung einer Delegation der I.T.F. nach Amerika und beauftragte das Sekretariat mit der Vorbereitung einer solchen Reise. Es wurde ferner beschlossen, dass einer der beiden Sekretäre die Delegation begleiten soll.

Eisenbahner.

Der Internationale Eisenbahnerkongress in Bellinzona.

(ITF) Der von der I.T.F. veranstaltete Internationale Eisenbahnerkongress in Bellinzona begann am 30. Juni seine Arbeiten. Behörden und Bevölkerung in Bellinzona bereiteten den Delegierten einen herzlichen Empfang. Im ganzen sind nahezu 100 Vertreter fast aller der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen anwesend. U.a. haben auch die Eisenbahner in Britisch Indien sowie in Niederländisch Indien Delegierte entsandt.

Die Arbeiten des Kongresses wurden mit einem Referat des Sekretärs Nathans über das Koalitionsrecht der Eisenbahner eingeleitet. Das Sekretariat der I.T.F. hatte zu dieser Frage von allen angeschlossenen Eisenbahnerorganisationen Berichte eingeholt, aus denen sich nach dem Bericht des Sekretärs Nathans folgendes ergibt:

Das uneingeschränkte Koalitions- und Versammlungsrecht für das Eisenbahnpersonal besteht - soweit Europa in Betracht kommt - in folgenden Ländern: Dänemark, England, Frankreich, Oesterreich, Schweiz, Spanien.

In diesen Ländern wird prinzipiell auch die Aktionsfreiheit der Eisenbahnerorganisationen nicht beengt. Insbesondere wird auch die Führung der Streikwaffe als wirtschaftliches Kampfmittel nicht als eine ungesetzliche Handlung angesehen.

Freies Koalitions- und Versammlungsrecht, aber unter ausdrücklicher strafgesetzlicher Verbotung des Streikrechts, besteht in Holland und Jugoslawien.

Ungeklärt ist die Frage, ob das Koalitionsrecht auch das Streikrecht einschliesst, in Deutschland.

In Luxemburg wird Arbeitsniederlegung als ein Austritt aus dem Dienstverband betrachtet.

In Schweden wird Arbeitsniederlegung nicht als eine gesetzlich strafbare Handlung betrachtet, doch sieht das

Dienststatut der Staatsbahnen Disziplinarstrafen hierfür vor.

In der Tschechoslovakei und in Belgien besteht ebenfalls kein gesetzliches Streikverbot, jedoch ist es aufgrund bestehender besonderer Gesetze mit Leichtigkeit möglich, gesetzlich strafbare Handlungen aus einem Streik zu konstruieren. (Bezeichnend sind die von dem Brüsseler Appellationsgericht ausgesprochenen Urteile).

In Bulgarien besteht kein ausdrückliches Streikverbot, dagegen ist schon die Anspornung zum Verlassen des Dienstes usw. eine gesetzlich strafbare Handlung.

Am schlimmsten sind die Verhältnisse in Ungarn und Italien. In beiden Ländern ist das Vereins- und Versammlungsrecht gesetzlich verbürgt, doch hindert das die bestehenden Regierungen nicht, die freigewerkschaftlichen Eisenbahnerorganisationen einfach zu verbieten und Eisenbahnern, die nicht Anhänger der Regierungen sind, das Versammlungsrecht vorzuenthalten. In Ungarn ist sogar das Erscheinen einer Eisenbahnerzeitschrift mit freigewerkschaftlicher Tendenz unter Verbot gestellt. - Soweit die rechtliche und formale Regelung des Koalitions- und Versammlungsrechts.

Praktisch sind die Einengungen dieser Rechte viel grösser als die gesetzlichen oder dienstrechtlichen Regelungen erkennen lassen. Vor allem ist es in einer Reihe von Ländern möglich, die Eisenbahnerschaft bei einem etwaigen Streik zu mobilisieren. Dies gilt von Belgien, Bulgarien, Frankreich, Jugoslawien, Spanien, der Tschechoslovakei.

Von sonstigen, oben nicht erwähnten europäischen Ländern liegen keine direkte Berichte vor. Es ist dem Sekretariat der I.T.F. aber bekannt, dass in einer Reihe dieser Länder (Griechenland, Rumänien, Finnland) die Eisenbahnerorganisationen harten Verfolgungen ausgesetzt sind.

Aussereuropäische Berichte liegen nur vor aus Palästina, Britisch Indien und Canada.

Aus den ersten zwei Berichten geht hervor, dass die Eisenbahner noch mit den Schwierigkeiten aller jungen Gewerkschaftsbewegungen zu kämpfen haben.

Im Anschluss an das Referat ergriffen verschiedene Delegierte namentlich solcher Länder das Wort, wo das Koalitionsrecht den Eisenbahnern versagt oder dessen Gebrauch unmöglich gemacht ist. Der Kongress beschloss, gegen die Verweigerung und gegen jede Einschränkung des Koalitionsrechtes der Eisenbahnerschaft Protest zu erheben und setzte zwecks Ausarbeitung einer entsprechenden Resolution eine Kommission ein.

(Bericht über die weiteren Verhandlungen folgt.)

Die finanzielle Lage des englischen Eisenbahnerverbandes. (NUR

ITF) Einem vom Generalsekretär C.T. Cramp in der Railway Review veröffentlichten Bericht über die finanzielle Lage des englischen Eisenbahnerverbandes ist zu entnehmen, dass sich das Verbandsvermögen Ende 1924 auf £ 1 742 576 belief. Ende 1923 war der Stand des Vermögens £ 1 563 018. Zu den Wahlkosten hat die Verbandkasse im vergangenen Jahr insgesamt £ 22 825 beigetragen. Gleichzeitig haben die 1 649 Abteilungen des Verbandes £ 19 520 für politische Tätigkeiten ausgegeben.

Die englischen Eisenbahngesellschaften schlagen eine gleichmässige Herabsetzung der Dividenden, Gehälter und Löhne vor.

(ITF) Die englischen Eisenbahngesellschaften bestehen darauf, dass ihre finanzielle Entwicklung eine allgemeine Herabsetzung der Ausgaben notwendig mache. Sie verweisen auf den ständigen Rückgang der Einnahmen, der auf die allgemeine industrielle Depression des Landes, insbesondere auf den Ausfall eines grossen Teils der Kohlentransporte sowie die Konkurrenz neuer Transportmittel zurückgeführt wird, und schlagen daher vor, dass Dividenden, Gehälter und Löhne allgemein mit fünf Prozent vermindert werden. In Eisenbahnerkreisen wird auf das Missverhältnis im Einkommen der höheren Beamten und der grossen Masse der Eisenbahnerschaft hingewiesen und eine prozentual höhere Kürzung der hohen Gehälter verlangt. Die Eisenbahnergewerkschaften werden die ihnen von den Eisenbahngesellschaften vorgelegten Zahlen eingehend prüfen und aufgrund des Ergebnisses die weitere Haltung bestimmen.

Verschmelzung des Deutschen Eisenbahnerverbandes und der Reichsgewerkschaft der Eisenbahnbeamten.

(ITF) Die seit längerer Zeit zwischen dem Deutschen Eisenbahnerverband und der Reichsgewerkschaft der Eisenbahner schwebenden Verschmelzungsverhandlungen fanden am 27. Juni in einem gemeinsamen Kongress ihre Krönung. Entsprechend den Beschlüssen, die auf den besonderen Kongressen gefasst wurden, schlossen sich die beiden Verbände zu einer einheitlichen Organisation zusammen. Der neue Verband erhielt den Namen "Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands". Die Verschmelzung wurde von dem Vorsitzenden des Deutschen Eisenbahnerverbandes, Scheffel, als ein historisch bedeutsames Ereignis gefeiert, da sich damit zum ersten Male in Deutschland Arbeiter und Beamte zum Kampf um soziale Besserstellung organisatorisch vereinigen.

Der 10. Kongress der internationalen Assoziation der Eisenbahner.

(ITF) Die Internationale Assoziation der Eisenbahnen (Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer) mit dem Sitz in Brüssel trat am 22. Juni in London zu ihrem 10. Kongress zusammen. Insgesamt waren mehr als 800 Delegierte aus allen Teilen der Welt anwesend, die folgende Länder vertraten: Argentinien, Belgien, Bolivien, Brasilien, Chile, China, Dänemark, Finland, Frankreich und franz. Kolonien, Aegypten, Griechenland, Grossbritannien und brit. Kolonien, Hayti, Italien, Japan, Luxemburg, Mexiko, Norwegen, Paraguay, Holland, Peru, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Spanien, Schweiz, Tschechoslovakei, Uruguay und Vereinigte Staaten. Nichtvertreten waren u. a. Deutschland, Oesterreich, Russland. Diese Länder stehen ausserhalb dieser Organisation.

Zur Verrichtung der Arbeiten hat sich der Kongress in fünf verschiedene Kommissionen geteilt. Der Kongress dauert bis 7. Juli und beschäftigt sich u. a. auch mit der Frage des Achtstundentages.

Ein Eisenbahnerstreik in Britisch Indien.

(ITF) Auf der Nord-Westbahn in Britisch Indien hat vor kurzem ein Streik stattgefunden, der sowohl hinsichtlich Umfang als Dauer alle gleichartigen Bewegungen in diesem englischen Kolonialreich übertreffen dürfte.

Der Streik begann in der ersten Aprilwoche in Rawalpindi. Die unmittelbare Veranlassung hierzu scheint die Entlassung eines Werkstättenarbeiters gewesen zu sein. Die wirklichen Ursachen der Bewegung lagen aber tiefer und sind in der jämmerlichen wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnerschaft der Nord-Westbahn zu suchen. Das ist schon aus dem Umstand zu folgern, dass der Streik sehr schnell auf andere Eisenbahnenzentren in Nordwestindien übergriff und sich im Verlaufe von acht oder zehn Tagen auch die Werkstättenarbeiter von Kundian, Khanewal und Lahore anschlossen. Insgesamt dürften sich etwa 40 000 Arbeiter an der Bewegung beteiligt haben.

Die hauptsächlichsten Forderungen der Streikenden lauteten:

- a) Acht Stunden Arbeit im Tage; keine Ueberarbeit.
- b) Dem Lokomotivpersonal sind die auf der East Indian Railway geltenden Lohnsätze zu zahlen.
- c) 100 Meilen oder acht Stunden sind als Tagesleistung anzusehen.
- d) Verbesserung der Signale bei Nacht.
- e) Revision der Lohnsätze.
- f) Beseitigung des unterschiedlichen Lohnsystems in der Fuhr- und Wagenabteilung.

Die Eisenbahngesellschaft lehnte eine Diskussion der Forderungen ab und ein von der Eisenbahnergewerkschaft mit Unterstützung des Allindischen Gewerkschaftskongresses an den indischen Gouverneur gerichteter Appell um Vermittlung blieb erfolglos. Der Konflikt dauerte etwa zwei Monate und endete für die Arbeiterschaft mit einem Misserfolg. Das mindert aber die Bedeutung dieses Streikes nicht. Man muss bedenken, dass

die Gowerkschaften noch jung und mangelhaft gefügt sind, dass die Waffe des organisierten Streiks in dem nordwestlichen Teil von Britisch Indien bisher kaum angewendet worden ist, wie man sich auch darüber Rechenschaft geben muss, dass das Unternehmertum in einem Lande mit noch schwach entwickelter Arbeiterbewegung über ganz andere Mittel zur Bekämpfung Streikender verfügt als in alten Industrieländern. Es fehlte denn nicht an Grausamkeiten. Die Streikenden wurden aus den Wohnungen vertrieben und von der Polizei in brutaler Weise verfolgt. Der Kampf legte daher den Streikenden von Anfang an grosse Opfer auf, aber sie liessen sich trotzdem nicht abhalten, diesen mit aller Entschlossenheit bis zur Erschöpfung ihrer Kräfte weiter zu führen.

Welcher Geist die Streikenden beseelte, lässt besser als alles andere eine Begebenheit in Lahore erkennen. Am 30. Mai zogen etwa 10 000 Streikende dieser Stadt mit einer Fahne durch die Strassen, die sie mit ihrem eigenen Blute rot gefärbt hatten. Es sollte damit bedeutet werden, dass die Streikenden entschlossen sind, ihr Blut für die von ihnen erhobenen Forderungen zum Einsatz zu bringen. Das Beispiel hierzu hatte der Vorsitzende des Verbandes gegeben, indem er mit eigenem Blute seinen Namen auf die Fahne schrieb.

Die vereinigte Polizei- und Unternehmergehalt hat inzwischen den Sieg über die Arbeiterschaft davon getragen, aber es kann kein Zweifel darüber bestehen: dieser Sieg ist nicht von Bestand. Die Empörung und Erregung der Arbeiterschaft ist zu gross, als dass sich diese auf die Dauer mit Gewalt ersticken lassen. Die Haltung von Eisenbahnverwaltung und Behörden hat auch in breite Kreise der indischen Bevölkerung Entsetzen getragen und sie mit Abscheu erfüllt. Ihre Sympathien sind daher restlos bei der Arbeiterschaft.

Wir stehen nicht an, den Streik, trotz des schliesslichen Ausgangs, unter jene Erscheinungen einzureihen, die auf das Erwachen des Ostens hinweisen, und meinen darum, dass die europäische Arbeiterschaft darin eine Mahnung mehr erblicken sollte, den Arbeitern des Ostens in ihrem Kampf gegen die kapitalistische Ausbeutung mit Rat und Tat beizuspringen.

Transportarbeiter.

Kündigung des Abkommens mit der London General Omnibus Company.
(ITF) Die Transport and General Workers' Union hat das Abkommen mit der London General Omnibus Company zum 17. April gekündigt. Der Verband hat neue Vorschläge eingereicht, die gegenwärtig Gegenstand von Verhandlungen sind.

Arbeitskonflikt in deutschen Strassenbahnbetrieben.
(ITF) In verschiedenen deutschen Städten kam es in der letzten Zeit wiederholt zu ernstesten Arbeitskonflikten in Strassenbahnbetrieben und zwar sowohl bei privaten als auch bei städtischen. Im allgemeinen haben diese Bewegungen lohnpolitischen Charakter. Gleichzeitig sind sie aber auch gegen die Bestrebungen der Strassenbahndirektionen gerichtet, die darauf hinauslaufen, die Strassenbahner sowohl hinsichtlich der Lohnhöhe als der sonstigen Bedingungen angelernten Arbeitern gleichzustellen. Vor allen Dingen haben es die Direktionen darauf angelegt, mit dem Prinzip der monatlichen Entlohnung zu brechen und statt dessen die Entlohnung aufgrund der geleisteten Arbeitsstunden einzuführen bzw. dieses System, wo es in den letzten Jahren zur Einführung kam, zu beständigen. Auch die Regelung der Arbeitszeit spielt bei diesen Konflikten eine wichtige Rolle. Die Strassenbahner sind fest entschlossen, eingeführte Verschlechterungen zu beseitigen und dafür in den Kampf zu treten. Aus diesem Grunde hat der Deutsche Verkehrsbund beschlossen, den Reichsmanteltarif für kommunale Strassenbahner zu kündigen und einen neuen Tarifentwurf vorzulegen.

Strassenbahnerlöhne in Danzig.

(ITF) Aufgrund eines gefällten Schiedsspruches gelten in der Stadt Danzig für die Zeit vom 1. Juni bis 30. September 1925 folgende Stundenlöhne:

Für Schaffner und Wagenführer	0,80 G.
(Wagenführer erhalten ausserdem pro geleistete Arbeitsstunde 0,12 G. Zulage)	
Für gelernte Arbeiter von 20 bis 24 Jahren	1,00 G.
Gelernte Arbeiter über 24 Jahre	1,05 "
Angelernte Arbeiter	0,93
Ungelernte Arbeiter über 20 Jahre	0,78 "
Vorarbeiter, Handwerker u. dergl.	1,10 "

Das Personal machte gegen diesen Schiedsspruch starke Bedenken geltend, hat sich ihm aber unterworfen.

Ein neues Abkommen bei den Strassenbahnen in Oslo.

(ITF) Durch Vermittlung des Schiedsrichters ist im Strassenbahnbetrieb der Stadt Oslo ein neues Arbeitsübereinkommen abgeschlossen worden, das dem Personal eine Reihe Verbesserungen bringt. Das festangestellte Personal erhält demnach eine Zulage von Kr. 50 im Jahr und das im Stundenlohn beschäftigte Personal eine Zulage von 0,10 Kr. pro Stunde. Auch das Reinigungspersonal hat eine Zulage zuerkannt erhalten. Diese beträgt 0,40 Kr. pro Tag und 0,97 Kr. pro Nachtschicht.

Die Entschädigung für Ueberarbeit wird prozentual berechnet und bewegt sich zwischen 0,50 und 0,90 Kr., und bei Bereitschaftsdienst zwischen 0,70 bis 1,75 Kr. die Stunde.

Die Grundlöhne für das Werkstättenpersonal wurden für gelernte Arbeiter auf 1,90 Kr. und für ungelernete Arbeiter auf 1,70 Kr. die Stunde festgesetzt. Ueberstunden und Nachtarbeit werden mit einem Zuschlag vergütet.

Das neue Abkommen läuft bis 1. Mai 1926. Die neuen Löhne haben rückwirkende Kraft bis 1. Mai ds. Js.

Betriebsunfälle in den schwedischen Häfen.

(ITF) Im Jahre 1924 haben in den schwedischen Häfen 1497 Unfälle stattgefunden. Gegenüber 1923 bedeutet dies eine Vermehrung von 10,6%. Elf Unfälle hatten tödliche Folgen. (Im Jahre 1923 war die entsprechende Ziffer 9).

Besonders gross ist die Vermehrung der Unfälle in der Gruppe "Entladen von Kohlen usw." Hier beträgt die Steigerung 76,1%. Diese Zunahme wird auf das Anwachsen des Löschens von Massengütern und den gesteigerten Gebrauch von Kranen zurückgeführt.

32% der Unfälle fallen (ebenso wie in den vorausgegangenen Jahren) auf Löscharbeiten mit der Hand. An nächster Stelle folgt die Gruppe "Fallende Gegenstände" mit 16%. Die Gruppe "fallende Personen" ist mit 13%, die Gruppe "Krane u. dergl." mit 12%, die Gruppe "Entladen von Kohlen usw." mit 8% vertreten. An letzter Stelle stehen die Ursachengruppen "Transportgeräte" und "Gerüste", die beide mit je 4% an den Gesamtunfällen beteiligt sind.

S e e l e u t e .

Streik der Fischer von La Rochelle.

(ITF) In der französischen See- und Binnenschifffahrt sind in der letzten Zeit mehrere Arbeitskonflikte ausgebrochen, deren bedeutendster der Streik der Fischer von La Rochelle ist. Insgesamt nehmen daran etwa 1100 Leute teil. Die gegenwärtigen Löhne und Arbeitsbedingungen sind ausserordentlich schlechte. Die Schiffe fahren in der Regel auf die Dauer von 18 Tagen zum Fischfang aus und das Personal hat in dieser Zeit selten eine längere zusammenhängende Ruhezeit als vier Stunden. Nur für das Maschinenpersonal sind die Ruhezeiten günstiger. Die Löhne betragen zur Zeit für die Matrosen 550 Frs., für die zweiten Maschinisten 700 Frs., für den ersten Maschinisten 1200 Frs. und für den Meister 2000 Frs. Die Verpflegung an Bord ist ebenfalls

unbefriedigend. Der Streik, durch den 72 Fischerbote stillliegen, dauert seit Ende Mai mit unverminderter Kraft an. Die Fischerfamilien befinden sich begreiflicherweise in grosser Not, die durch Verabreichung von Essen an die Kinder der Streikenden und durch finanzielle Unterstützung seitens des französischen Seeleuteverbandes zu lindern versucht wird. Die Streikenden fordern eine Neuregelung der Heuern auf der Grundlage von Frs. 700 monatlich für die gewöhnlichen Matrosen.

Zwei Führer des australischen Seeleuteverbandes mit Ausweisung bedroht.

(ITF) Die Regierung von Australien hat dem Parlament einen Gesetzentwurf unterbreitet, durch den sie ermächtigt werden soll "ernsthaft in industrielle und sonstige ungewünschte Störungen" verwickelte Personen, die nicht Australier von Geburt sind, des Landes zu verweisen. Diese Massnahme ist offenbar besonders gegen die beiden Führer des australischen Seeleuteverbandes Walsch und Johansson, die bei den letzten Konflikten in der australischen Schifffahrt eine bedeutende Rolle spielten, gerichtet.

X X X X