



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nt. 6.

Amsterdam, den 24 März 1927

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

Allgemeines.

Eisenbahnen und Autobus in England. (ITF) Wie in der letzten Ausgabe der Presseberichte mitgeteilt wurde, hat das englische Unterhaus am 3. März einen Gesetzentwurf der Bradford Corporation, der die Gemeinde Bradford u. a. ermächtigen sollte, über das Grundgebiet der Stadt hinausführende Autobuslinien zu betreiben, mit 203 gegen 138 Stimmen abgelehnt. The Record, das Organ des Englischen Transportarbeiterverbandes, kommentiert diese Abstimmung wie folgt:

"Mit Bedauern erfuhren wir, dass der Gesetzentwurf der Bradford Corporation in zweiter Lesung abgelehnt wurde und dass sich unter den Gegnern auch J.H. Thomas befand. Die Ablehnung bedeutet, dass die Bradford Corporation nicht imstande sein wird, ihren Autobusdienst zu entwickeln und dass ein Schwarm kleiner Unternehmer fortfahren kann, Kraftwagen laufen zu lassen unter Bedingungen, die eine Bedrohung der Strassenbahner und Kraftwagenführer städtischer und gutorganisierter privater Unternehmungen darstellen. Wir, als Gewerkschaft, haben anerkannt, dass die drei Formen des Passagiertransports - Eisenbahnen, Strassenbahnen und Kraftwagen - eine unbedingte Notwendigkeit darstellen und treten darum für eine weitere Entwicklung aller drei Transportsysteme ein. Der Autobus-Verkehr kann nicht aufgehalten, aber er kann geregelt werden, wodurch die ungesunde Konkurrenz mit andern Landtransportmitteln aufhört. Diese Regulierung kann erreicht werden entweder durch öffentliche Verwaltung, was wir begünstigen, oder durch die Schaffung von privaten Grossbetrieben, die in irgend einer Form der öffentlichen Kontrolle unterstehen. Die Bradford Corporation hat unsere Tarifverträge anerkannt und wenn die von ihr nachgesuchte Ermächtigung gegeben worden wäre, so wäre das an zustellende Personal hinsichtlich Arbeitszeit, Löhne usw. in den Genuss der gewerkschaftlichen Abmachungen gelangt. Die Mehrzahl der kleinen Autobus-Unternehmer erkennt weder die Standardlöhne noch sonstige Arbeitsregelungen an... Wir sehen in der Ablehnung des Gesetzentwurfes einen rückwärts gerichteten und den Interessen des reisenden Publikums und der im Passagiertransport tätigen Gewerkschaft feindseligen Schritt."

Am 9. März lag dem Unterhaus ein ähnlicher Gesetzentwurf seitens der Newcastle Corporation vor, der aber angenommen wurde. Auch Thomas erhob keinen Einspruch.

Gemeinsames Vorgehen der englischen Eisenbahner und Transportarbeiter in Transportfragen. (ITF) Die drei englischen Eisenbahnerverbände und der Allgemeine Englische Transportarbeiterverband haben die Errichtung einer gemeinsamen Kommission zwecks Sicherung eines einheitlichen Vorgehens in Fragen der gesetzlichen Regelung des Landtransports beschlossen. Damit würden Vorfälle, wie sie sich bei der Beratung des Gesetzentwurfes der Bradford Corporation abgespielt haben, in Zukunft vermieden werden. Die Kommission hat ihre Arbeiten bereits aufgenommen und zunächst eine Prüfung des Gesetzentwurfes der Regierung über die Regelung des Strassenverkehrs eingeleitet. Es besteht die Absicht, gemeinsam hierzu ~~Änderungsvorschläge auszuarbeiten~~ und diese durch Vermittlung der ~~Labour-Fraktion~~ im Parlament einzubringen.

Statistisches aus Rotterdam und Amsterdam. (ITF) Den Feststellungen des holländischen Statistischen Amtes zufolge, betrug der durchschnittliche Wochenverdienst ständiger Hafentarbeiter während 1925 34,02 fl. in Amsterdam, und 34,56 fl. in Rotterdam. Für das Jahr 1920 waren die entsprechenden Ziffern 39, 35 bzw. 39,99 fl. Berücksichtigt man indessen die Kaufkraft unter Zugrundelegung eines Familienbudget in Amsterdam, so ergibt sich, dass die Wochenverdienste der ständigen Hafentarbeiter in Amsterdam in 1925 8% über dem Niveau von 1920 lagen.

In 1926 waren im Hafen von Amsterdam im Wochendurchschnitt 2225, und im Hafen von Rotterdam 4982 lose Arbeiter beschäftigt. Die Zahl der festen Hafentarbeiter war in Rotterdam 4900. Für 1920 waren die entsprechenden Ziffern für Rotterdam: 5110 lose und 473 feste Arbeiter.

Während 1926 fanden in Holland seitens der Hafenspektion 10 572 Inspektionen statt, wovon 1035 auf Schiffe der Linienreedereien, 2163 auf Schiffe im Wochendienst und 5907 auf wilde Schiffe entfielen. In 7713 Fällen wurden Verwarnungen ausgesprochen, während in 22 Fällen Protokollierungen vorgenommen wurden. In 1925 war die Gesamtzahl der vorgenommenen Inspektionen 11 863.

Ueber den Schiffsverkehr unterrichten folgende Zahlen: In 1926 liefen im Hafengebiet von Rotterdam 14 500 Schiffe mit 21 496 000 Reg.T., und im Hafengebiet von Amsterdam 3200 Schiffe mit 4 184 000 Reg.T. ein. Für das Jahr 1925 sind die entsprechenden Ziffern: 11 100 Schiffe mit 16 864 000 Reg.T. für Rotterdam, und 3000 Schiffe mit 4 787 000 Reg.T. für Amsterdam.

Streiks und Aussperrungen in Belgien während 1926. (ITF) Während 1926 fanden in Belgien 137 Streiks mit zusammen 69 912 direkt und 4898 indirekt beteiligten Arbeitern statt. Ferner erfolgten drei Aussperrungen, von denen 7456 Arbeiter betroffen wurden. An den Arbeitskonflikten in Transportunternehmungen waren insgesamt 14 075 Personen beteiligt.

Veranlassung zu den Arbeitskonflikten gaben in den weitestmeisten Fällen (94 von 140 mit 58 819 Beteiligten) Lohnforderungen.

Ueber die Dauer der Streiks macht das vom belgischen Industrie- und Arbeitsministerium herausgegebene "Arbeidsblad" folgende Mitteilungen:

5	Streiks mit	1 138	direkt Beteiligten	dauerten	1	Tag
30	"	6 793	"	"	2	bis 5 Tage
29	"	16 753	"	"	6	" 10 "
24	"	13 795	"	"	11	" 15 "
11	"	1 537	"	"	16	" 20 "
14	"	1 476	"	"	21	" 30 "
24	"	28 420	"	"	"	Über 30 Tage.

41 Streiks mit 13 565 Beteiligten endigten zu Gunsten der Arbeiter, 52 Streiks mit 11 617 Beteiligten zu Gunsten der Unternehmer, während bei den übrigen ein Vergleich zustande kam.

Von den drei Aussperrungen endigte eine mit 278 Beteiligten zu Gunsten der Arbeiter, während die beiden übrigen durch Vergleich beigelegt wurden.

E i s e n b a h n e r .

Die Forderungen der deutschen Eisenbahner. (ITF) Die Tarifgemeinschaften der Eisenbahner, (wie der "Vorwärts" berichtet) ihre Forderungen nunmehr /haben/ formuliert und der Hauptverwaltung der Reichsbahngesellschaft überreicht.

Die Eisenbahner verlangen, neben einer Lohnerhöhung von 6 Pfg. pro Stunde für die untersten sieben Lohngruppen, Verkürzung der Arbeitszeit auf täglich acht Stunden und entsprechende Aenderungen der Dienstdauervorschriften.

Die Verhandlungen sollen dieser Tage aufgenommen werden.

Ein Konflikt in der Eisenbahnindustrie Polens. (ITF) Eine grosse Eisenbahnerversammlung, die kürzlich in Warschau stattfand, hat beschlossen, Erhöhung der Löhne und der Pensionen zu verlangen. Seitens Organisationsvertretern wurde die Erklärung abgegeben, dass man bei Ablehnung der erhobenen Forderungen nicht davor zurückschrecken werde, den Streik zu proklamieren.

Ablehnung der geplanten Arbeitszeitverlängerung in der Schweiz.

(ITF) Der Beschluss des Schweizerischen Bundesrats, dem neuen Beamtenengesetz einen Paragraphen einzuverleiben, wonach während der erst folgenden zehn Jahre die Arbeitszeit für das Staatspersonal verlängert wird, hat die ebenso einmütige wie entrüstete Ablehnung der gesamten schweizerischen Gewerkschaftsbewegung gefunden. Sowohl der Vorstand des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes als des das gesamte Staatspersonal umfassenden Föderativverbandes wie auch der Ausschuss des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes haben Resolutionen angenommen, die das Vorgehen des Bundesrates verurteilen und die geplante Verschlechterung der gegenwärtigen Arbeitszeitregelung entschieden zurückweisen. U.a. wird in der Resolution des Föderativverbandes gesagt: "Der Vorstand erblickt in der Nachtragsbotschaft des Bundesrates zum Beamtenengesetz eine unerhörte Herausforderung des Personals. Sollten die neuen Vorschläge des Bundesrates ganz oder teilweise die Zustimmung der eidgenössischen Räte finden. So bliebe dem Personal nur noch die schärfste Bekämpfung des Gesetzes übrig. Die Verantwortung für die unabsehbaren Folgen einer Verwerfung des Beamtengesetzes hätte in erster Linie der Bundesrat zu tragen."

Innerhalb der schweizerischen Gewerkschaftsbewegung ist man der Auffassung, dass die Verwirklichung der Pläne des Bundesrates den Anstoss zu einer allgemeinen Verschlechterung der Arbeitszeitregelung für die gesamte Arbeiterschaft des Landes geben würde.

Ein Anschlag auf die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in der

Tschechoslowakei. (ITF) Seit einiger Zeit befindet sich die Eisenbahnerschaft in der Tschechoslowakei in grosser Erregung. Die Erklärung hierfür ist in der Haltung der Eisenbahnverwaltung bzw. des Eisenbahnministeriums zu suchen, die ohne vorausgegangene Rücksprache mit den Personalorganisationen eine Reihe eingreifender Verschlechterungen in den Arbeitsbedingungen vorgenommen haben. Nunmehr hat sich diese Erregung noch ungleich weiter gesteigert. Wiederum unter völliger Umgehung der Gewerkschaften hat die Regierung des Landes eine neue Dienstordnung beschlossen, die wichtige gesetzlich festgelegte Rechte des Personals verletzt. Seitens der Eisenbahnerorganisationen wird nun die Forderung erhoben, dass die Regierung die neue Dienstordnung zunächst dem Eisenbahnministerium und dem Zentral-Vertrauensmännerausschuss zur Prüfung übergibt.

Die Organisierung des schwedischen Lokomotivpersonals. (ITF) Nach dem Stande vom 31. Dezember 1926 umfasste das Lokomotivpersonal in Schweden 5342 Personen. Hiervon gehören 4900 dem Schwedischen Lokomotivführerverband und 149 dem Schwedischen Eisenbahnerverband an. 179 sind Mitglieder einer gelben Vereinigung und 114 sind unorganisiert. Ungeachtet der Verminderung des Lokomotivpersonals um 235 Köpfe während der letzten drei Jahre hat der Schwedische Lokomotivführerverband die Zahl seiner Mitglieder in derselben Zeit um 79 erhöht.

Die Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten in Finnland fordern Lohner-

höhungen. (ITF) In einer Delegiertenzusammenkunft des Werkstättenpersonals der finnischen Eisenbahner wurde beschlossen, von der Eisenbahnverwaltung eine Erhöhung der Stundenlöhne um Fmk. 1,50 zu fordern. Die Eisenbahnverwaltung hat die Forderungen abgewiesen und sich nur zur Durchführung einiger unbedeutenden Verbesserungen in der Lohnregelung bereit erklärt. Das Werkstättenpersonal besteht auf den erhobenen Forderungen.

Proteste gegen die Dänische Regierung. (ITF) Der Plan der Dänischen Regierung, die Beamtengehälter zu reduzieren, hat in dänischen Gewerkschaftskreisen eine grosse Erregung hervorgerufen. In verschiedenen Orten des Landes sind Kundgebungen abgehalten worden, wobei gegen die Regierung scharfe Proteste erhoben wurden. So wird in einer Resolution, die von 800 Gewerkschaftsfunktionären Kopenhagens im Namen von 120 000 Organisierten gefasst worden ist, von dem Regierungsplan u.a. gesagt: "Er ist ein brutaler Ueberfall auf die Aermsten des Landes und ein Versuch, die obere Klasse zu begünstigen. Es soll den untern Schichten des Volkes Geld abgepresst werden, um auf diese Weise die Steuern der Besitzenden herabsetzen zu können."

Die Folge wäre: Verminderung der Kaufkraft, grosse Arbeitslosigkeit und allgemeines Elend."

Die Löhne der amerikanischen Eisenbahnerschaft in 1926. (ITF) Bei den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten der Klasse I, die 90 % des gesamten Netzes umfassen und an den Gesamteinnahmen der Eisenbahnen mit 96 % beteiligt sind, waren in 1926 im Monatsdurchschnitt 1 782 734 Personen beschäftigt. Unter Mitberücksichtigung aller Bedienstetenkategorien (einschliesslich der Direktoren usw.) entfiel auf jeden Beschäftigten ein Jahreseinkommen von 1 648 Dollar.

Unterschieden nach Betriebsgruppen gestaltete sich das jährliche Durchschnittseinkommen wie folgt:

	Zahl der durchschn. Beschäftigten	Durchschnittliches Jahreseinkommen
Oberster Verwaltungsdienst	16 670	\$ 5 321
Aufsichts-, Kanzleipersonal usw.		
im Taglohn Beschäftigte	52 278	" 2 215
" Stundenlohn Beschäftigte	230 963	" 1 505
Streckenunterhaltung		
im Taglohn Beschäftigte	4 805	" 2 919
" Stundenlohn "	397 933	" 1 085
Materialunterhaltung		
im Taglohn Beschäftigte	16 952	" 2 965
" Stundenlohn "	503 263	" 1 498
Verkehrsdienst (ohne Zuge-, Lokomotiv- und Rangierdienst)		
im Taglohn Beschäftigte	26 544	" 1 191
" Stundenlohn "	182 133	" 1 500
Verkehrsdienst (Rangierdienst)		
im Taglohn Beschäftigte	6 997	" 3 124
" Stundenlohn "	17 081	" 1 860
Zugs- und Lokomotivpersonal	327 115	" 2 376

Bemerkenswert sind die verhältnismässig niedrigen Löhne in der Gruppe "Bahnunterhaltung". Hierin hatten 397 933 im Stundenlohn Beschäftigte ein durchschnittliches Jahresverdienst von 1085 Dollar, aber unter diesen befinden sich wieder 207 917 Streckenarbeiter, die ein durchschnittliches Einkommen von nur 879 Dollar hatten.

T r a n s p o r t a r b e i t e r .

Konflikte in den Berliner Transportunternehmungen. (ITF) Der Deutsche Verkehrsbund hat das Lohnabkommen mit der Berliner Strassenbahn zum 31. März gekündigt. Gleichzeitig wurde beschlossen, auch die beiden Lohnabkommen mit der Hochbahn sowie der Omnibus-Gesellschaft zum 31. März, dem nächsten zulässigen Termin, zu kündigen. Eine Konferenz der gewerkschaftlichen Funktionäre der drei Betriebe beschloss nach eingehender Beratung, den Deutschen Verkehrsbund zu beauftragen, für alle Bediensteten der drei Unternehmungen eine Lohnzulage von 15 Pfg. die Stunde zu fordern.

Ein Konflikt zwischen dem Deutschen Verkehrsbund und den Berliner Grosskraftdroschenbetrieben konnte auf dem Verhandlungswege nicht beigelegt werden. Der angerufene Schiedsrichter füllte darauf einen Spruch, wonach den Chauffeuren ab 1. April ein fester Lohn von 2 Mk. pro Tag und 25 % der Einnahmen zu zahlen ist. Diese Regelung soll zunächst für die Monate April, Mai und Juni gelten. (Das gegenwärtige Abkommen mit dem betreffenden Unternehmerverband setzt den festen Lohn auf zwei Mark und die Beteiligung an der Einnahme auf 20 % fest.)

Verbesserung der Lohn- und Arbeitszeitbedingungen bei den Hamburger Hoch- und Strassenbahnbetrieben. (ITF) Eine von den beteiligten Gewerkschaften bei den Hamburger Hoch- und Strassenbahnen eingeleitete Bewegung führte zu den folgenden Ergebnissen:

Arbeitszeit: Die tägliche Arbeitszeit wird von 9 auf 8 3/4 Stunden, die maximale Schichtzeit von 14 1/2 auf 13 1/2 Stunden herabgesetzt.
Löhne: Für erwachsene männliche Bedienstete werden die Stundenlöhne um 5 Pfg., für erwachsene weibliche Bedienstete um 3 1/2 Pfg. und für Jugendliche um 2 1/2 Pfg. erhöht. Die Lohnregelung gilt bis 31. März 1928.

Anrufung des Arbeitsministeriums im Konflikt in der Rheinschifffahrt. (ITF) Alle bisher im Arbeitskonflikt in der deutschen Rheinschifffahrt geführten Verhandlungen sind immer wieder gescheitert. Die Unternehmer lehnen jede Erhöhung der Löhne und Gehälter ab. Der gegenwärtige Lohnstarif verfällt am 31. März, der Tarifvertrag am 30. April.

Nunmehr ist das Reichsarbeitsministerium angerufen worden, einen Schiedsspruch zu fällen.

Die Entwicklung der Löhne der russischen Transportarbeiter. (ITF) Dem Bericht des Roten Gewerkschafts-Bulletin über den in der Zeit vom 7. bis 16. Januar in Moskau stattgefundenen Verbandstag des allrussischen Transportarbeiterverbandes entnehmen wir nachstehende Mitteilungen über die Entwicklung der Löhne:

"Die Löhne der Hafendarbeiter mit sogenannter ständiger Beschäftigung erhöhten sich während eines Jahres um das Eineinhalbfache und betragen im April 1926 62 Rubel monatlich. Die Lohnsätze der in den übrigen Transportzweigen tätigen Arbeiter stiegen in 1½ Jahren folgendermassen: für die Arbeiter des Automobiltransports um 19,7, für die des gewöhnlichen Fuhrwerkstransports um 13,7, des Speditionswesens um 17,7 % usw. Für den faktischen Dienst sind allerdings das Prämien- und Akkordsystem ausschlaggebend, das natürlich für den Arbeiter- und Bauernstaat eine ganz andere Bedeutung hat als im kapitalistischen Staat, wo die Mehrarbeit gleichbedeutend mit Mehrausbeutung ist, während die Arbeiterschaft in der USSR durch ihr Mehrarbeit mithilft am Aufbau des Sozialismus und zur Verbesserung der Lage der Arbeiter. Der Verbandstag beauftragte das Zentralkomitee daher, das Prämien- und Akkordsystem weiter auszubauen und vor allem eine Angleichung der Löhne der am schlechtesten bezahlten Arbeiterkategorien an die höheren herbeizuführen. Der Verbandstag beschloss, dass die Verbandsleitung darnach zu trachten habe, für die Hafendarbeiter überhaupt die gleichen Arbeitsbedingungen zu schaffen wie für die Betriebsarbeiter."

S e e l e u t e .

Wahrscheinlich keine Durchführung des amerikanischen Gesetzes gegen die Laskaris. (ITF) Der Gesetzentwurf, dem kürzlich der Senat der Vereinigten Staaten zugestimmt hat und der amerikanische Häfen anlaufenden Schiffen die Mitführung asiatischer Bemannung verbietet, wird wahrscheinlich nicht zur Durchführung kommen. Wie die amerikanische Nautical Gazette mitteilt, sei der Gesetzentwurf in den Vereinigten Staaten wegen der möglichen internationalen Verwicklungen unpopulär. In massgebenden Kreisen wird befürchtet, dass seine Durchführung die gegenwärtigen Beziehungen unter den Schiffahrtsländern stören werde. Tatsächlich hat die gesamte internationale Reederpresse die Entscheidung des Senats in scharfen Worten angegriffen. The Shipping World bezeichnet den Gesetzentwurf als den Gipfelpunkt der Verrücktheit und eine kaum minder aggressive Sprache wird von dem englischen Shipbuilding and Shipping Record geführt. "Die britischen Reeder", sagt dieses Blatt, "sind nicht bereit, eine derart verantwortungslose Einmischung in ihre Angelegenheiten zu dulden. Sie sind sehr duldsam und haben manche unfaire Behandlung durch andere Länder geschluckt, aber es gibt bei allem eine Grenze und dieses letzte Beispiel transatlantischer Impertinenz ist, wie die Franzosen sagen würden, trop fort. Die Lage erfordert einen streng formulierten Protest seitens der (britischen) Regierung in Washington und wir hoffen, dass dieser in Kürze erfolgen wird".

In No. 3 unserer "Presseberichte" ist von diesem Gesetzentwurf bereits Mitteilung gemacht worden. Die Notiz war überschrieben: "Ein folgenreicher Gesetzentwurf der Vereinigten Staaten". Wir verweisen ausdrücklich auf diesen Titel, weil die Notiz von einigen Organen wörtlich und mit der Bezeichnung (ITF) als Quelle abgedruckt, die Ueberschrift aber in: "Ein nachahmenswerter Gesetzentwurf usw." verändert worden ist. Wir halten eine solche Deutung für abwegig.