

PRESSEBERICHT

83

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 19

Amsterdam, den 7. Oktober 1937

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

Eisenbahner.

Eine Bewegung der deutschen Eisenbahner zwecks Lohnaufbesserung. (ITF) Die zwischen der Reichsbahn-Hauptverwaltung und den Personalorganisationen wegen Erhöhung der Löhne des Reichsbahnpersonals stattgefundenen Verhandlungen sind ergebnislos verlaufen. Die Vertreter der Gewerkschaften machten geltend, dass angesichts der ständigen Steigerung der Lebenshaltungskosten und der Mieten eine allgemeine Lohnaufbesserung notwendig sei, und der am 1. Oktober fällige eine Pfennig Erhöhung pro Stunde, der im April ds. Js. durch Schiedsspruch zugebilligt wurde, in keiner Weise der Notlage entspreche. Die Vertreter der Reichsbahn sprachen den Forderungen der Gewerkschaften jede sachliche Berechtigung ab. Die Hauptverwaltung sei jedoch bereit, dort, wo die Industrielöhne höher sind als die der Eisenbahner durch Ortszulagen einen Ausgleich herbeizuführen. Durch den verbindlich erklärten Schiedsspruch sind die Tarifgewerkschaften an der Anwendung gewerkschaftlicher Kampfmittel verhindert, die Mitglieder können aber aus eigener Entschliesung das Mass ihrer Arbeitsleistung nach der Lohnhöhe bemessen. Die Verhandlungen werden wahrscheinlich wieder aufgenommen werden.

Forderungen der französischen Eisenbahner. (ITF) Eine Delegation der französischen Eisenbahner-Föderation ist am 28. September vom Minister für Öffentliche Arbeiten empfangen worden, dem sie folgende Forderungen unterbreitet hat: Neuregelung der Löhne, Revision der Pensionsbestimmungen, Einführung des Achtstundentages im Fahrdienst, ärztliche Untersuchungen der Angestellten des Sicherheitsdienstes, Erlass der auf dem Verwaltungswege verhängten Strafen, Verkehrserleichterungen für die Angestellten der Nebenbahnen.

Verpachtung der tschechoslowakischen Staatseisenbahnen? (ITF) Schon im vorigen Jahre tauchten in der Presse Gerüchte auf, dass die Regierung der Tschechoslowakei die Verpachtung der Staatseisenbahnen an ein ausländisches Konsortium beabsichtige. Es hat nun heute den Anschein, als ob dieser Plan verwirklicht werden sollte und die dieserhalb eingeleiteten Verhandlungen in ein ziemlich fortgeschrittenes Stadium getreten seien. Obwohl die Einzelheiten dieser Verhandlungen streng geheim gehalten werden, geht aus Zeitungsnachrichten hervor, dass die Privatunternehmen hohen Pachtzins, neue Investitionen, sowie die Vervollkommnung des Verkehrs, dessen Beschleunigung und Verbilligung versprochen haben. Die Frage, auf welche Weise die Privatgesellschaften diesen Versprechungen nachkommen werden, ist für das Eisenbahnpersonal, das sich zweifelsohne gegen eine Sanierung des Eisenbahnwesens auf seine Kosten wehren wird, von grösstem Interesse.

Kommerzialisierung der jugoslawischen Staatseisenbahnen. (ITF) Zum Zwecke der Kommerzialisierung der jugoslawischen Staatseisenbahnen soll der Betrieb sämtlicher Bahnen einem aus Vertretern der beteiligten Ministerien, des Parlaments, der Handels-, Gewerbe- und Industriekammern, des Wirtschaftsrats, des Universitätssenats etc. bestehenden Konsortium übergeben werden. Die auf sechs Jahre zu ernennenden Mitglieder des Verwaltungsrates dieses Konsortiums sollen nach je drei Jahren zur Hälfte durch neue Mitglieder ersetzt werden. Das Konsortium erhält vom Staat ein unverzinsliches in zwölf Jahren rückzahlbares Betriebskapital und ist dafür verpflichtet, den Eisenbahnbetrieb auf kaufmännischer Grundlage zu führen.

Vom Reingewinn entfallen 10% auf das Betriebspersonal, weitere 10% auf den Pensionsfonds, den Rest des Reingewinns hat das Konsortium an die Staatskasse abzuführen. Der Entwurf wird einer Fachgruppe zur Bearbeitung übergeben und soll dann als Gesetzesvorlage dem Parlament unterbreitet werden.

Eisenbahnunfälle in Grossbritannien im Jahre 1926. (ITF) Auf Grund der vom Verkehrsminister veröffentlichten jährlichen Statistik verteilt sich die Zahl der Verkehrsunfälle aus dem Jahre 1926 auf das beschäftigte Personal wie folgt:

	tödlich	verwundet
Lokomotivführer.	17	1 060
Weiser	10	1 296
Lokomotivputzer.	2	627
Lokomotivschuppenpersonal.	1	463
Schaffner (Güterdienst) und Bremser	14	806
Gepäckträger (Güterdienst)	7	2 765
Verschubleute auf Güterbahnhöfen etc.	11	869
Auflader und sonstige Ladearbeiter	2	848
Kontrolleure im Güterdienst.	3	798
Wagenputzer.	1	327
Speditionsfuhrleute und Begleiter.	6	646
Schaffner (Passagierdienst).	12	207
Arbeiter	5	792
Mechaniker und Handwerker.	21	855
Streckenarbeiter	49	2 988
Gepäckträger (Passagierdienst)	10	1 147
Personal des Signaldienstes.	7	250
Sonstige Gruppen	19	1 635
insgesamt	197	18 379

Die Unfälle betragen durchschnittlich 26,9 pro Mille. Am schwersten wurden die Lastträger im Güterdienst (123%) betroffen; es folgen die Auflader und sonstigen Ladearbeiter mit 98%, die Lokomotivputzer mit 67%, Windenführer und -gehilfen 66%, Kontrolleure im Güterdienst 64%, Fuhrleute im Rangierdienst 63%.

Die australischen Eisenbahner und das Schiedsgerichtsverfahren.

(ITF) In Australien macht sich gegen die Anwendung des obligatorischen Schiedsgerichtsverfahrens zur Festsetzung der Lohn- und Arbeitsbedingungen ein stets heftigerer Widerstand bemerkbar. Die Arbeiterschaft ist bei ihrem Kampfe in der Nachkriegszeit für die 44-Stundenwoche bei den Schiedsgerichtsstellen auf einen Widerstand gestossen, der auf sie beunruhigend wirkt und in letzter Zeit dahin geführt hat, dass sich die Eisenbahner offen gegen das bestehende Schiedsgerichtsverfahren ausgesprochen haben.

Die Schiedsgerichte sind mit der Einführung der 44-Stundenwoche wohl einverstanden, jedoch unter der Bedingung, dass die daraus entstehenden Kosten durch eine Lohnsenkung oder durch die Einführung der Probearbeit ausgeglichen werden.

Der Vorstand des australischen Eisenbahner-Verbandes hat in seiner Juli-Sitzung die durch die feindselige Haltung der Schiedsgerichte hinsichtlich der 44-Stundenwoche entstandene Lage geprüft und einstimmig folgende Resolution angenommen:

" Angesichts der Tatsache, dass durch das Fortbestehen des Schiedsgerichtsverfahrens die in dem Gewerkschaftsbund organisierten Arbeiter, und insbesondere die australischen Eisenbahner geschädigt werden und um Massnahmen zur Schaffung sozialer Gerechtigkeit zu erwirken, wird sich der Vorstand bemühen müssen, den Mitgliedern ihre wahre wirtschaftliche Lage vor Augen zu führen".

In einer anderen Resolution werden die zur Verwirklichung der erwähnten Resolution geeigneten Mittel angeführt. Man wird zur Gründung einer Dreierkommission schreiten, deren Zweck es ist, gegen "die unempfindlich machenden Schiedsgerichte" zu propagieren. Diese Kommission hat u.a. die Aufgabe, "die Arbeiter für die Übernahme des Betriebes und die Ueberwachung der Industrie zu Gunsten und im Interesse aller Arbeiter vorzubereiten und alle nötigen Schritte zu tun, um die Ziele, welche sich die organisierte Arbeiterklasse gesteckt hat, nämlich die Sozialisierung der Transportmittel, der Verteilung und des Austausches zu verwirklichen".

Transportarbeiter.

Der Konflikt bei der Berliner Strassenbahn. (ITF) Wider alle Erwartung ist ein Streik bei der Berliner Strassenbahn vermieden worden. Mehr als 90% des Personals haben sich in einer Abstimmung für den Streik ausgesprochen. Im letzten Augenblick hat der Reichsarbeitsminister vermittelt und die interessierten Parteien zu einer Besprechung zusammenberufen. Die Verhandlungen führten aber zu keiner Einigung und der Minister hat den zuvor von den Arbeitern abgelehnten Schiedsspruch für verbindlich erklärt. Daraufhin beschloss das Strassenbahnpersonal in einer Funktionärerversammlung mit 52 gegen 49 Stimmen, bei zwei ungültigen, nicht in den Streik zu treten.

Wenngleich der Konflikt zu keinem befriedigenden Ereignis geführt hat, so wurden doch mehrere Verbesserungen durchgesetzt. So ist, z.B. die Arbeitszeit für das technische Personal von 9 auf 8 Stunden täglich herabgesetzt worden und für das Fahrpersonal trat insofern eine Besserung ein, als durch die Erhöhung des Prozentsatzes bei der Berechnung der Nebenarbeiten und der Wartezeit eine effektive Arbeitsverminderung von etwa einer Viertelstunde erzielt wurde. Die zwischen zwei Schichten **liegende** Nachtruhezeit ist um zwei Stunden, die Ferien um 4 Tage verlängert worden. Was die Dienstkleidung betrifft, so trägt der Anteil des Personals künftig nur noch ein Viertel, während es bisher die Hälfte des Betrags beisteuern musste. Schliesslich sei noch erwähnt, dass es von nun ab einen Krankenlohn bis zu 90% des effektiven Lohnes gibt.

Erhöhung der Hafentarbeiterlöhne in den deutschen Nordseehäfen. (ITF)

Der Deutsche Verkehrsbund hat bei der Kündigung des Tarifvertrages für die Hafentarbeiter der Nordseehäfen per 1. Oktober eine Aufbesserung der Werktaglöhne von M. 7.60 auf M. 9.- für die erste Schicht und eine entsprechende Erhöhung für die übrigen Schichten verlangt. Nun ist der Lohn für die erste Schicht durch Schiedsspruch auf M. 8.20 festgesetzt worden. Die Hafentarbeiter haben diesen Schiedsspruch, da sie bei einer Abstimmung nicht die für eine Ablehnung erforderliche Mehrheit von 75% aufbrachten, angenommen.

Streik der Lastkraftwagenführer in New-York. (ITF) Unter Leitung der "International Brotherhood of Teamsters and Chauffeurs" sind ca. 6 000 Lastkraftfahrer, die an den Bahnhöfen und Ausladeplätzen der New-Yorker Schiffahrtsgesellschaften beschäftigt sind, am 7. September in den Streik getreten. Sie forderten eine Erhöhung des Wochenlohnes von 40 auf 45 \$ und eine tägliche Arbeitszeit von 8, statt 9 Stunden. Nach fünftägigem Kampfe haben die Arbeitgeber in die Lohnforderung eingewilligt.

Unfälle im Hamburger Hafen. (ITF) Auf Grund der Aufzeichnungen der Hamburger Hafeninspektion haben sich im Jahre 1926 in diesem Hafen 7 231 Betriebsunfälle ereignet. Von diesen Unfällen sind 6 547 leichter und 661 schwerer Natur, während 23 tödlich verliefen. Ihre Gesamtzahl verteilt sich entsprechend dem Alter der betroffenen Arbeiter wie folgt:

<u>Alter</u>	<u>Zahl</u>
14 bis 19 Jahre	160
20 " 30 "	1 388
31 " 40 "	1 823
41 " 50 "	1 963
51 " 60 "	1 407
61 J. und mehr	490

Es handelt sich hier nur um Unfälle in solchen Betrieben, die in den Kontrollbereich der Inspektion fallen.

S e e l e u t e .

Schwimmende Särge. (ITF) Einer der bekanntesten Reeder von Car-

diffe (Grossbritannien) hat sich vor Gericht wegen der Beschuldigung zu verantworten, die Dampfer "Eastway" and "Tideway" dutzendsmale in einem unschiffbaren Zustande auf See geschickt zu haben, wodurch das Leben der Mannschaften ernstlich gefährdet wurde. Die Beschuldigungen erstreckten sich auf den Zeitraum vom 9. Oktober 1924 bis 13. April ds. Js. Die "Eastway" ist zum letzten Mal am 18. Oktober v. Js. in Norfolk (Virginia) mit einer Ladung von 9 502 Tonnen Kohle, d. s. mehr als 400 Tonnen über dem zulässigen Höchstgewicht und einem Tiefgang von 29½ Fuss, statt 27 Fuss und 11 Zoll, in See gegangen. In diesem überladenen Zustande ging das Schiff in einem Sturme, 23 Menschenleben mit sich in die Tiefe ziehend, unter. Der Dampfer "Tideway" ist in den Jahren 1924, 1925 und 1926 wiederholte Male in überladenen Zustande ausgefahren.

Anscheinend waren sämtliche, der betreffenden Reedergesellschaft gehörenden Schiffe im Gesamtwerte mit Hypotheken belastet.

Die Organisation Havelock Wilson schliesst ihren Generalsekretär aus. (ITF) In seiner Sitzung vom 23. September ds. Js. hat der Vorstand des Landesverbandes der Seeleute 10 Mitglieder, worunter der Generalsekretär und Kapitän W. J. Davies, wegen "Einschüchterung loyaler Beamten und satzungswidrigem Verhalten" ausgeschlossen. Davies hat der Sitzung selbst beigewohnt und, nachdem er die gegen ihn vorgebrachten Beschuldigungen vernommen hatte, sein Amt niedergelegt. Nachstehend der Text seines Austrittsbriefes, der sehr bezeichnend für die in der Organisation Havelock Wilson herrschende Lage ist. Der Vorstand nahm die Demission des Generalsekretärs nicht an, sondern schloss ihn kurzerhand aus der Organisation aus. Er bestätigte ausserdem den Beschluss auf Gewährung eines Darlehens von £ 10 000 an die neutrale Bergarbeiterorganisation, wogegen sich der Sekretär gewandt hatte. Der Brief des Kapitäns Davies lautet:

"In meiner Eigenschaft als Generalsekretär des Seeleuteverbandes habe ich erkannt, dass meine Haltung in der Frage der vom Vorstand in seiner Sitzung vom 8. Juli angenommenen Resolution bezüglich Gewährung eines Darlehens von £ 10 000 aus der Verbandskasse an die neutrale Bergarbeiterorganisation vom Vorstand übel aufgenommen worden ist.

Ich habe meiner persönlichen Meinung Ausdruck gegeben und sobald die Vorstandssitzung beendet war, haben gewisse Sektionen eine Resolution angenommen, worin verlangt wurde, mich wegen Inkompetenz zu entlassen. All dies ist von einer gemeinsamen Quelle ausgegangen und nicht von den Verbandsmitgliedern.

Was ich bei dieser Gelegenheit getan habe war das einzige, was ein Mensch, dem das Wohl der Mitglieder am Herzen liegt, hätte tun können. Der Gedanke beruhigt mich, dass ich, was auch kommen möge, meine Pflicht als Generalsekretär getan habe.

Sieben Monate lang habe ich ehrfurchtsvolles Stillschweigen bewahrt und Demütigungen über mich ergehen lassen, wie ich es mir nie hätte träumen lassen, und von dem Augenblicke an, da ich eine Meinung zu äussern wagte, ist nichts unterlassen worden, um mich in Misskredit zu bringen.

Während des kurzen Zeitraums meiner Amtsdauer bin ich schnell zu der Einsicht gelangt, dass ich durch die Annahme des Generalsekretärpostens einen Fehler begangen habe und dass meine Tätigkeit, wenn keine grundlegenden Änderungen eintreten sollten, von kurzer Dauer sein würde.

Nun ist der Höhepunkt erreicht, und ich habe feststellen können, dass es in dieser Organisation ein unverzeihlicher Fehler ist, seiner Meinung offen Ausdruck zu geben. Aus diesem Grunde reiche ich hiermit ergeben mein Entlassungsgesuch ein, da es mir unmöglich ist, länger mit dem Hauptvorsitzenden zusammenzuarbeiten."