



PRESSEBERICHT

5

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

No. 2

FERNSPRECHER 20186

Amsterdam, 22. Januar 1926.

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

Eisenbahner.

Annahme des Schiedsspruchs durch die deutschen Eisenbahnergewerkschaften.- Eigenartiges Verhalten der Reichsbahnverwaltung.-

(ITF) Die deutschen Eisenbahnergewerkschaften haben dem am 29. Dezember gefällten Schiedsspruch zugestimmt. Der Entschluss hierzu ist ihnen nicht leicht gefallen, da sie sich voll auf Rechenschaft darüber geben, dass die in dem Schiedsspruch zuerkannte Erhöhung der Stundenlöhne um 1 und 2 Pfennig das Einkommen der Eisenbahnerschaft nicht in das notwendige Verhältnis zu den Lebenshaltungskosten bringt. Mit der Schiedsspruchannahme wird die Hoffnung verknüpft, dass es gelingen werde, bei den nun noch beginnenden Verhandlungen über die Neuregelung der Ortslohnzulagen weitere Zugeständnisse zu erwirken.- Mehr als eigenartig war auch bei dieser Lohnbewegung wieder das Verhalten der deutschen Reichsbahnverwaltung. Zunächst legte sie es darauf an, die Schiedsgerichtsvorhandlungen unter allerlei Vorwänden immer wieder hinauszuzögern und als schliesslich das Reichsarbeitsministerium auf endlicher schiedsgerichtlicher Erledigung bestand und ein Ausspruch des Schiedsgerichts erfolgte, beantragte die Reichsbahnverwaltung unmittelbar vor dem Erklärungsstermin (12. Januar) beim Arbeitsministerium, die Erklärungsfrist zu verlängern, obwohl dies die gesetzlichen Bestimmungen gar nicht zulassen. Von den Gewerkschaften wurde das Ausbleiben einer zustimmenden Erklärung seitens der Reichsbahnverwaltung einer Ablehnung gleichgestellt und demgemäss die Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches beantragt.

Auf eine andere merkwürdige Tatsache weist der "Vorwärts" hin. Die Bestellung eines Schlichters war von vornherein auf grosse Schwierigkeiten gestossen, da alle befragten Persönlichkeiten der Reihe nach die Übernahme des Schlichteramtes ablehnten. Der schliesslich mit diesem Amt betraute Staatssekretär a. D. Rüdlin war die einzige Person, die sich hierzu bereit fand. Die Erklärung für diese Schwierigkeiten bei der Bestellung eines Schlichters sieht nun der "Vorwärts" darin, dass das Unternehmertum "die Männer, die sich einmal der Schlichtung eines Lohnstreites bei der Reichsbahn zur Verfügung gestellt und dabei ein gewisses Verständnis für die Lage der Arbeiter und die Forderungen der Gewerkschaften gezeigt haben, besonders hartnäckig mit seiner Kritik noch lange über den Zeitpunkt des betreffenden Ereignisses hinaus verfolgt." "Das Unternehmertum", schreibt das erwähnte Blatt weiter, "ist sichtlich bestrebt, seine Herrschaft über die Reichsbahngesellschaft mit Hilfe seiner Vertreter im Verwaltungsrat fest zu begründen. Dazu erscheint es ihm vor allem nötig, die Lohnpolitik der Reichsbahn so zu bestimmen, dass sich aus dieser Lohnpolitik keine von den Unternehmern als unangenehm empfundenen Konsequenzen für andere Zweige der Wirtschaft ergeben können."

Sehr zurecht sieht der "Vorwärts" in diesem Zusammenhang einen Beweis dafür, dass die Lohnbewegung der Eisenbahner und ihr Ausgang wachsende Bedeutung für eine grosse Zahl anderer Industriezweige und ihrer Arbeiter und Angestellten erlangt haben.

Nach dem Ausspruch des National Wages Board in England. (ITF) Der Allgemeine englische Eisenbahnerverband (N.U.R.) hat eine Delegiertenkonferenz nach London einberufen, um zu dem Ausspruch des National Wages Board Stellung zu nehmen. In einer am 10. Januar in Ashford gehaltenen Rede bezeichnete C. T. Cramp, der industrielle Sekretär

der N.U.R., die Lage als eine schwierige, da bis jetzt noch keine Antworten der Eisenbahngesellschaften zu verschiedenen vom National Wages Board nicht berührten Punkten eingegangen sind. Bei der gleichen Gelegenheit teilte C.T. Cramp mit, dass in wenigen Tagen eine Zusammenkunft mit den Eisenbahngesellschaften stattfindet, bei der die N.U.R. ihr Programm für die Eisenbahnwerkstättenarbeiter vorlegen werde.

Es scheint Aussicht zu bestehen, dass mit den Eisenbahngesellschaften eine Verständigung erfolgt, durch die auftretende Konflikte zwischen Werkstättenpersonal und Unternehmungen in Zukunft in ähnlicher Weise behandelt werden wie bei dem übrigen Eisenbahnpersonal. Der N.U.R. ist bereits der Entwurf einer solchen Regelung seitens der Eisenbahngesellschaften zugegangen. Verhandlungen hierüber sollen noch im Monat Januar beginnen.

Starkes Befremden unter der Eisenbahnerschaft hat die Tatsache erregt, dass bei den Verhandlungen in der Kohlenkommission ein Vertreter der Zechenbesitzer eine Herabsetzung der Eisenbahnerlöhne auf der Basis gefordert hat, dass die seit 1913 eingetretene Steigerung der Löhne 61% nicht überschreiten dürfe. In der Praxis würde dies nach der Schätzung von Arbeitersseite eine Kürzung der Jahreslohnsomme für Eisenbahner um £ 33 000 000 oder um rund 25 % des Lohnes für den einzelnen Eisenbahner bedeuten. Zur Begründung dieses Antrages wurde angeführt, dass die Eisenbahngesellschaften dadurch instand gesetzt würden, die Frachttarife um 25 % zu erniedern und dadurch zur Behebung der englischen Kohlenkrise beizutragen. C. T. Cramp hat diese Zumutung sofort im Daily Herald zurückgewiesen und erklärt, dass jeder Versuch, den hart errungenen Lohnstandard der Eisenbahnerschaft herabzusetzen, auf den äussersten Widerstand stossen würde. Sollte aber die Forderung des Vertreters der englischen Kohlenbarone etwa bezweckt haben, die Eisenbahner gegen die Bergarbeiter auszuspielen, so ist auch hierfür bereits die richtige Antwort gegeben, denn sowohl der Bergarbeiterführer Herbert Smith als Cook hat erklärt, dass die Bergarbeiter nicht helfen werden, die Löhne der Arbeiter anderer Industrien herabzusetzen.

Nachtrag: Soeben wird bekannt, dass die Delegiertenkonferenz des allgemeinen englischen Eisenbahnverbandes (N.U.R.) den Ausspruch des National Wages Board verworfen hat. Dieser Beschluss dürfte neue Verhandlungen zur Folge haben.

Die englischen Eisenbahnkanzlisten und das Gewerkschaftsbündnis.

(ITF) Eine Delegiertenkonferenz des englischen Verbandes der Eisenbahnkanzlisten hat mit 51 825 gegen 18 250 Stimmen einen Antrag angenommen, in dem erklärt wird, dass es noch verfrüht ist, endgültig über den Zutritt oder den Nichtzutritt zu dem angestrebten Gewerkschaftsbündnis zwischen Kohlenarbeitern, Transportarbeitern, Metallarbeitern und Eisenbahnern zu entscheiden. Dem Exekutivkomitee wurde aufgetragen, vor der Herbeiführung einer endgültigen Entscheidung eine allgemeine aufklärende Kampagne über die Bedeutung des angestrebten Bündnisses zu führen.

Die Gewinne der amerikanischen Eisenbahngesellschaften. (ITF)

Arthur Keep, der Redakteur des amerikanischen "Railroad Telegrapher", hat für eine Reihe von Jahren die Gewinne der Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten pro Eisenbahner umgerechnet und ist hierbei zu dem nachstehenden Ergebnis gelangt:

Jahr	Zahl der Beschäftigten	Reingewinn	Gewinn pro beschäft. Pers.
1894	779 608	\$ 341 947 000	\$ 438,61
1904	1 296 121	" 636 277 000	" 490,90
1914	1 698 818	" 844 539 000	" 498,13
1924	1.803 264	" 1435 158 000	" 795,86

Auch wenn man berücksichtigen wollte, dass in 1924 der Realwert eines Dollar geringer ist als in den andern Vergleichsjahren, so bleibt dennoch die unumstössliche Tatsache bestehen, dass der Gewinn der amerikanischen Eisenbahngesellschaften pro Kopf eines Beschäftigten seit dem von Arthur Keep zum Ausgang genommenen Jahr ununterbrochen steigt.

Mitgliederzunahme amerikanischer Eisenbahnergewerkschaften. (ITF)
Aus einer Zusammenstellung, die die Eisenbahnersektion des amerikanischen Gewerkschaftsbundes vor kurzem veröffentlicht hat, geht eine allgemeine Mitgliederzunahme der ihr angeschlossenen neun Gewerkschaften der Eisenbahnwerkstättenarbeiter und Streckenarbeiter hervor. Die grösste Zunahme hat die Brotherhood of Stationary Firemen and Oilers (Heizer und Oeler im stationären Betrieb) zu verzeichnen, der sich im Laufe des Jahres 1924 5000 Mitglieder angeschlossen haben.

Aus der erwähnten Publikation geht auch hervor, dass zur Zeit ein grosser Teil der Gewerkschaften bei einer ganzen Reihe von Eisenbahngesellschaften in Unterhandlungen über eine Lohnerhöhung stehen. Die Gewerkschaften fordern u.a. eine Lohnerhöhung von 5 bis 8 Cent pro Stunde, sowie da, wo eine derartige Regelung bisher noch nicht besteht, eine Zulage von 50 % für Arbeit an Sonn- und Feiertagen. Eine im Januar stattfindende Exekutivkomitee-Sitzung der Eisenbahnersektion soll sich über die Zweckmässigkeit der Abhaltung einer Konferenz im Frühjahr aussprechen. Gleichzeitig soll ein Plan zu einer intensiven Agitationskampagne bei verschiedenen Eisenbahnen aufgestellt werden.

Eine erfolgreiche Bewegung indischer Werkstättenarbeiter. (ITF)
(ITF) Von Leiter der Eisenbahnhauptwerkstätten der Bengal-Nagpur-Eisenbahn in Kharagpur wurde am 7. Dezember 1925 angekündigt, dass von diesem Tage an Kurzarbeit eingeführt werden und die Arbeit an Samstagen überhaupt ruhen würde. Da dies für die etwa 12 000 Werkstättenarbeiter eine Verminderung der monatlichen Arbeitszeit auf 16 Tage und eine entsprechende Herabsetzung des bereits ungenügenden Einkommens bedeutet hätte, löste diese Mitteilung unter dem Werkstättenpersonal eine grosse Erregung aus. Seitens des Generalsekretärs der Eisenbahnergewerkschaft der Bengal Nagpur Railway wurden bei der Eisenbahnverwaltung sofort Schritte unternommen, um die Aufhebung dieser Massnahme zu erwirken, doch blieben diese zunächst ohne Erfolg. Hierauf fanden eine Reihe von Massenversammlungen der Werkstättenarbeiter statt, an denen etwa 8 000 Arbeiter teilnahmen. In einmütig angenommenen Resolutionen wurde gegen die angekündigte Massnahme protestiert und ihre sofortige Rückgängigmachung gefordert. Unter dem Druck dieser Proteste sah sich die Eisenbahnverwaltung schliesslich gezwungen, von dem ursprünglichen Plan abzugehen und am 4. Januar wieder die normale Arbeitszeit einzuführen.

Diese Bewegung hat zu einem starken Anwachsen der Eisenbahnergewerkschaft geführt. An einem einzigen Tage wurden etwa 4000 neue Mitglieder aufgenommen. Der Andrang war an diesem Tage so gross, dass trotzdem die Gewerkschaft zwei Dutzend Kanzlisten für die Bewältigung der Arbeit bereitgestellt hatte, ein grosser Teil der Arbeiter nicht aufgenommen werden konnte.

Transportarbeiter.

Konflikt beim "Bayrischen Lloyd". (ITF) Bei den am 7. Januar in Regensburg stattgefundenen Verhandlungen über den Abschluss eines neuen Tarifvertrages wurde seitens der Direktion des Bayrischen Lloyd die probeweise Einführung einer Regelung vorgeschlagen, wonach die bisherige Ueberstundenentlohnung durch das Tonnenkilometer ersetzt werden sollte. Seitens der Gewerkschaftsvorteiler wurde dieser Vorschlag einmütig zurückgewiesen und betont, dass von der Verrechnung der Ueberstunden unter keinen Umständen abgegangen werden könne. Nachdem die Gewerkschaftsvorteiler noch darauf hingewiesen hatten, dass für eine ungestörte Fortführung des Betriebes nicht garantiert werden könnte, falls ihre Forderung nicht erfüllt wird, wurde der am 1. Januar abgelaufene Tarifvertrag zunächst um einen Monat verlängert und ^{eine} neue Verhandlung auf 19. Januar angesetzt.

Die Anwendung eines neuen gewerkschaftlichen Kampfmittels in Holland-Errichtung einer Autobuskonkurrenz gegen eine bestreikte Strassenbahn (ITF) Um das Personal bei einem drohenden Streik auf der Strassenbahn Zutphen, Emmorich zu unterstützen, hat die Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel (Eisenbahner und Strassenbahnervorband)

Autobuswagen
 fünf/angeschafft, die sofort nach Erklärung des Streiks von der
 Gewerkschaft in Dienst gestellt werden und dem Publikum einen voll-
 wertigen Ersatz für die Strassenbahn zu bieten vermögen. Die An-
 wendung der Konkurrenz als ein gewerkschaftliches Kampfmittel dürft-
 e bisher wohl noch in keinem Lande stattgefunden haben.

Die neuen Arbeitsbedingungen der holländischen Binnenschiffer im
 belgischen Frachtverkehr. (ITF) Nunmehr ist mit sämtlichen Firmen,
 die an der Binnenschifffahrt zwischen Amsterdam und Antwerpen bezw.
 Brüssel beteiligt sind, eine einheitliche Regelung der Arbeitsbe-
 dingungen zustande gekommen. Die neuen Löhne sind:
 Kapitäne: fl. 35,50, Maschinisten fl. 34,00, Steuerleute: 29,00,
 Matrosen und Heizer: fl. 27,00 pro Woche.

Aus den übrigen Bestimmungen seien folgende hervorgeho-
 ben:

An Samstagen darf ein zur Entladung kommendes Schiff nach
 2 Uhr nachm. nicht mehr abfahren. Dem Personal ist an diesem Ta-
 ge von 2 Uhr nachm. an frei zu gewähren. Für den Fall von Eisgang
 ist der Lohn garantiert und zwar mit 70% während 6 Wochen. Im
 Krankheitsfalle wird nach einer Dienstzeit von mehr als 6 Monaten
 während 6 Wochen 70 %, und während 3 Wochen 50 % des Lohns gezahlt.
 Bei kürzerer Dienstzeit wird im Krankheitsfalle für jeden zurück-
 gelegten Dienstmonat 70 % eines Wochenlohns gezahlt. Das Personal
 hat Anspruch auf 3 bis 6 Feiertage. Das Ausmass richtet sich nach
 der Dienstzeit.

Im ganzen sind etwa 150 Arbeiter an dieser Neuregelung
 interessiert.

Zu lange Arbeitszeit für Chauffeure.

(ITF) Der Direktor einer Eisenbahngesellschaft in Süd-Schweden
 hat in einem an die Regierung gerichteten Schreiben erklärt, dass
 die Ursache an den Zusammenstößen zwischen Zügen und Automobilen
 auf Unachtsamkeit seitens der Chauffeure zurückzuführen ist, die
 sehr oft infolge langer Arbeitszeit übermüdet sind. Das Schrei-
 ben endigt mit der Bitte, durch Gesetz eine bestimmte Höchstdauer
 der Arbeitszeit für die Chauffeure einzuführen.

Schlechte Arbeitsbedingungen des Strassenbahnpersonals in Madras.

(ITF) Ueber die schlechten Arbeitsbedingungen der Strassenbahner-
 schaft in Indien unterrichtet eine im "Monthly Circular of the La-
 bour Research Department" veröffentlichte Zuschrift aus Madras,
 der wir folgendes entnehmen:

Die Löhne für Wagenführer und Schaffner betragen täglich
 1 sh. 7d. (etwa 1,60 GM); neuangestelltes Personal erhält indessen
 nur 1 sh. 1½ d. (etwa 1,20 GM). Die Arbeitszeit beträgt nominal 8
 Stunden im Tag, doch müssen Wagenführer und Schaffner ständig wö-
 chentlich an drei oder vier Tagen von morgens 5 Uhr bis abends
 10,30 Uhr Dienst tun. Erhebt jemand dagegen Einspruch, so erfolgt
 Entlassung. Während früher alle acht Stunden überschreitende Ar-
 beit im vollen Umfang bezahlt wurde, wird seit 21. August Ueberar-
 beit nur noch im Höchstfalle mit einer einzigen Stunde vergütet,
 auch wenn die wirklich verrichtete Ueberarbeit eine Stunde weit
 überschreitet. Entlassungen erfolgen aufgrund geringfügigster Ver-
 gehen.

Der Luftverkehr der Welt. (ITF) Das Gesamtnetz sämtlicher Luft-
 verkehrsgesellschaften beträgt zur Zeit 57 500 Km. gegen 29 607 Km.
 in 1924. Von den 57 500 km entfallen auf Europa 30 255, Amerika
 8566, Afrika 7230, Asien 5882 und auf Australien 5668 km.

Die längste durchgehende Strecke ist die von New York
 nach San Francisco mit 4340 km, die zweitlängste die von Casablanc
 ca nach Dakar mit 2850 km., und die drittlängste die von London
 nach Moskau mit 2730 km.

S e e l e u t e .

Sitzung des Beirats der Seeleute-Sektion der I.T.F. (ITF) Am 16. und 17. Januar trat in Amsterdam der seemännische Beirat der I.T.F. zusammen. Der vom Sekretariat vorgelegte Tätigkeitsbericht wurde nach ausführlicher Besprechung einstimmig gutgeheissen. Eine längere Debatte fand im Hinblick auf die nächste internationale Arbeitskonferenz statt. Hierbei wurde betont, dass diese Konferenz infolge des Beschlusses des Verwaltungsrats des Internationalen Arbeitsamts, die Frage der Arbeitszeit nicht in die Tagesordnung dieser Konferenz aufzunehmen, für die Seeleute einen grossen Teil ihres Wortes eingebüsst hat. Eine Kommission wurde beauftragt, in dieser Angelegenheit eine Besprechung mit dem Direktor des I.A.A. herbeizuführen. Die gleiche Kommission wurde auch beauftragt, mit dem Vorstand der Internationalen Vereinigung der Schiffsoffiziere die Möglichkeit des von dieser Organisation angestrebten Zusammenwirkens mit der I.T.F. zu besprechen.

Ein vom Dänischen Heizerverband eingereichter Antrag, demzufolge der Seemännische Beirat der I.T.F. den Generalrat der I.T.F. ersucht, die russischen Transportarbeiterorganisationen zum nächsten in Paris stattfindenden Kongress der I.T.F. einzuladen, wurde einstimmig angenommen. -Im Anschluss an die Sitzung des Seemännischen Beirats trat am 18., 19. und 20. Januar eine Kommission zusammen, um eine Arbeitszeitregelung für die verschiedenen Seelutogruppen (Deck-, Maschinen- und Bedienungspersonal) auszuarbeiten. Die Kommission einigte sich auf verschiedene Anträge, die nun den angeschlossenen Organisationen vorgelegt werden.

Der Streik der englischen Schiffsmarconisten. (ITF) Der Streik der Schiffsmarconisten wird mit unverminderter Anstrengung weitergeführt. Die Zahl der ohne Marconisten ausfahrenden Schiffe erhöht sich von Tag zu Tag. Nach einem Bericht des Daily Herald vom 19. Januar waren an diesem Tage 773 englische Schiffe mit zusammen etwa 50 000 Menschen ohne Marconisten ausgefahren. Das wiederholte Ersuchen des Marconistenverbands um Einsetzung einer Kommission zwecks Untersuchung des Konfliktes ist vom englischen Arbeitsminister zum dritten Mal abgewiesen worden.

Die 44-Stundenwoche für Seeleute in Neu-Südwalos. (ITF) Das Parlament von Neu-Südwalos hat in dritter Lesung mit 45 gegen 33 Stimmen einen Gesetzentwurf angenommen, der die wöchentliche Arbeitszeit für Seeleute auf 44 Stunden festsetzt.

Nachklänge zum australischen Seelute-Streik. (ITF) Der Präsident des australischen Staatenbundes scheint entschlossen zu sein, den durch eine skrupellose Demagogie gelegentlich der letzten Wahlen zum Bundesparlament errungenen Sieg mit allen Mitteln auszunützen und der ihm feindlichen Arbeiterbewegung allorhand Schwierigkeiten zu bereiten.. U.a. kündigte der Ministerpräsident in seiner bei Eröffnung des neuen Parlaments gehaltenen Rede eine neue Schiedsgerichtsregelung bei Arbeitskonflikten an, wobei eine Gewerkschaft gezwungen werden soll, vor der Erklärung eines Streiks eine geheime Abstimmung unter den Mitgliedern vorzunehmen. Ausserdem soll "eine grössere Kontrolle der Gewerkschaften durch die Mitglieder" gesetzlich gesichert werden. Ferner kündigte der Ministerpräsident die Einbringung eines Gesetzentwurfes an, der die Ausweisungsbefugnisse der Regierung neu regelt und die von dem Obersten Gerichtshof im Falle der Seeluteführer Walsh und Johannsson geäusserten Bedenken hinfällig macht.