

PRESSEBERICHT

15

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

No. 4

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186 ~~Amsterdam, 19~~ Februari 1926

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

Eisenbahner.

Der Konflikt bei der deutschen Reichsbahn.- Die Gewerkschaften reichen Klage ein. (ITF) Unabhängig von der noch ausstehenden Entscheidung des von der deutschen Reichsbahnverwaltung angerufenen Reichsbahngerichtes haben die Eisenbahnergewerkschaften beim ordentlichen Gericht Klage gegen die Reichsbahngesellschaft wegen nicht Einhaltung eines verbindlich erklärten Schiedsspruches eingereicht. Die Klage stützt sich auf die folgende, in dem Reichsbahngesetz enthaltene Bestimmung: "Die auf dem Gebiete des Arbeits- und Versicherungsrechts allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen gelten, soweit sie nicht diesem Gesetz widersprechen, auch für die Beamten, Angestellten und Arbeiter der Gesellschaft."

In der Klageschrift selbst wird nachgewiesen, dass die Reichsbahngesellschaft bisher niemals die Rechtswirksamkeit des Schlichtungsverfahrens angefochten, sondern im Gegenteil noch versucht habe, dieses Schlichtungsverfahren zu erweitern und andere Fragen mit einzubeziehen. Weiter heisst es in der Klageschrift: "Aus den gesetzlichen Bestimmungen ergibt sich, dass nie und nimmer bei den gesetzgebenden Organen des Reiches die Absicht bestanden hat, diesen ungeheuren, früher dem Reich angehörenden Betrieb, der nur aus bestimmten aussenpolitischen Gründen in die Form einer Sondergesellschaft gebracht worden ist, mit seinen Hunderttausenden von Lohnarbeitern dem Geltungsbereich der sozialpolitischen Gesetzgebung des Deutschen Reiches zu entziehen. Erwägt man, dass selbstverständlich jeder einzelne reichseigene Betrieb und der Reichsbahnbetrieb in erster Linie, weil er vorbildlich wirken soll oder wenigstens wirken sollte, den für das Reich geltenden sozialpolitischen Vorschriften unterworfen ist und dass die Innehaltung der doch im wesentlichen Schutzbestimmungen für die Arbeiter darstellenden sozialen Institutionen des deutschen Rechtslebens auf die Reichsbetriebe schärfster Kontrolle des Reichstags und seiner Ausschüsse unterliegt, so wird man schon daraus allein folgern müssen, dass es einfach absurd gewesen wäre, den aus Gründen besonderer Art aus dem Bezirk der Reichsbetriebe herausgenommenen Reichsbahnbetrieb nach dieser Richtung hin freier und despotischer zu gestalten, als es der für die Reichsbetriebe geltende Rechtszustand erlaubte. Diesen Standpunkt haben, wie bekannt, das Reichsarbeitsministerium und sämtliche Abgeordnete des Reichstages, die sich zu dieser Frage als Wortführer ihrer Parteien äusserten, übereinstimmend vertreten. Dazu kommt aber auch, dass die Beklagte (Reichsbahngesellschaft) durch ihr Verhalten in der Zeit von Anfang Dezember 1924 bis zum 16. Dezember 1925 von sich aus nicht nur einmal, sondern in wiederholten Fällen die Zuständigkeit der Schlichtungsbehörden und die Anwendbarkeit der Schlichtungsordnung für ihren Betrieb anerkannt hat. Nach der Umwandlung der Reichsbahn in die Gesellschaftsform entbot der jetzige Generaldirektor (der Reichsbahn) OESLER, damals noch Reichsverkehrsminister, die Vertreter der Arbeiterorganisationen zu sich und erklärte ihnen in feierlicher Form, dass die für sie und ihre Mitglieder begründeten Rechte durch die Umwandlung der Reichsbahn, die ja lediglich eine Folge aussenpolitischer Momente sei, in keiner Weise und in keinem Punkte beeinträchtigt werden."

Was das Reichsbahngericht angeht, so hat die Regierung erklären lassen, dass sie diesem die Zuständigkeit für die Entscheidung über die Rechtsgültigkeit des Schiedsspruches abspreche und

sofort nach Zusammentritt einen Antrag stellen werde, dass das Reichsbahngericht seine Unzuständigkeit erklärt. Da das Reichsbahngericht aus dem Präsidenten des Reichsgerichts und je einem von der Regierung und von der Reichsbahnverwaltung zu ernennenden Vertreter zusammengesetzt ist, demnach die Regierung auf die Entscheidungen einen überwiegenden Einfluss hat, wird angenommen, dass das Reichsbahngericht dem Antrag des Regierungsvertreters zustimmen wird.

Die Reichsbahnverwaltung scheint inzwischen selbst begriffen zu haben, dass der von ihr eingeschlagene Weg aussichtslos ist. Darauf deutet die Tatsache, dass in einer ^{Sitzung} zwischen Vertretern der Reichsbahn und der Gewerkschaften seitens der ersteren der Vorschlag gemacht wurde, über eine Erhöhung der Ortslohnzulagen zu beraten, ohne dass jedoch der verbindlich erklärte Schiedsspruch zur Grundlage der geplanten Erhöhung gemacht werden soll. Demgegenüber haben die Gewerkschaften erklärt, dass sie von dem bisher eingenommenen Rechtsstandpunkt nicht abgehen könnten und eine Anerkennung der sich aus dem Schiedsspruch ergebenden neuen Lohnsätze verlangen. Da in diesem Punkte keine Verständigung zu erzielen war, wurden die Verhandlungen ergebnislos abgebrochen. Unmittelbar hierauf verkündete die Reichsbahnverwaltung, dass sie die Regelung der Ortslohnzulagen nunmehr von sich aus vornehmen werde ohne Mitwirkung der Gewerkschaften.

Ein Streik der Eisenbahnen Elsass-Lothringens. (ITF)

Ein Streik ^{Beschluss des Personals} der Eisenbahnen Elsass-Lothringens. (ITF)
Auf eine ausserordentlich starke Vorstimmung und Unzufriedenheit der Eisenbahnerschaft Elsass-Lothringens weist ein am 9. Februar von dem "Aktionskomitee der vereinigten Eisenbahnerverbände" gemeinsam mit der Fédération des Fonctionnaires d'Alsace et de Lorraine (els. lothr. Beamtenverband) einstimmig gefasster Beschluss, "den Triumph der Forderungen der Eisenbahner durch das einzige bisher noch nicht erfasste Mittel - den Streik - zu erringen, unter Ausdehnung der Kampffront auf alle Organisationen von Elsass-Lothringen, die gewillt sind, aktiv am Kampfe für die Durchführung der Rechte der unterdrückten nationalen Minderheit (Heimatrechte) und für die Verteidigung der elementarsten Forderungen und Rechte auf Löhne und Gehälter teilzunehmen."

Dieser Beschluss hat eine lange Vorgeschichte, deren Beginn bis 1921 zurückreicht. In diesem Jahre ist die sogenannte "Eisenbahnkonvention" zustande gekommen, durch die eine engere Betriebstechnische und finanzielle Zusammenschliessung der verschiedenen Bahnnetze Frankreichs herbeigeführt wurde. Zwei wichtige Auswirkungen dieser Neuordnung waren, dass erstens Jahresüberschüsse der einzelnen Netze in eine Zentralkasse fliessen, aus der Fehlbeträge anderer Bahnnetze gedeckt werden, und zweitens die Annahme eines einheitlichen Personalstatuts (Statut Tissier) durch alle Bahnen. Hiergegen versetzten sich nun die elsass-lothringischen Eisenbahner und verlangen die autonome Verwaltung des elsass-lothringischen Eisenbahnnetzes. Als Gründe werden angeführt, dass Konvention und Personalstatut der Wahrung der erworbenen Rechte des Personals entgegenstehen. Tatsächlich ist es so, dass die staatlichen elsass-lothringischen Bahnen mit Uberschüssen arbeiten - im vergangenen Jahr 95 Millionen Franken-, die auf dem Weg über die Zentralkasse den Privatbahnen zufließen, und dass das Personalstatut Tissier gegenüber dem früheren deutschen Reichsbeamtengesetz für die elsass-lothringischen Eisenbahner eine Verschlechterung bedeutet. Solange nun diese Regelung besteht, ist es für die els. lothr. Eisenbahnerschaft unmöglich, eine Besserung ihrer Lage zu erreichen und hieraus erklärt sich die erhobene Forderung nach Herstellung einer autonomen elsass-lothringischen Eisenbahnverwaltung.

Forderungen
Um diesen ^{Hauptpunkt} des Konfliktes gruppieren sich noch eine Reihe anderer/prinzipieller Art wie Wiedereinstellung der vom Militär Entlassenen, Erhöhung des Urlaubs, und als besonders wichtige: Erhöhung der Gehälter und Löhne, Erhöhung der Zulagen und Kommandogelder, strikte Durchführung des Achtstundentages.

Der französische Minister für öffentliche Arbeiten, de Monzie, war angesichts der gespannten Lage persönlich nach Strassburg gekommen, um dort mit dem Bureau des "Aktionskomitees" Verhandlungen zu führen. Diese dauerten nicht weniger als 10 Stunden, doch machte de Monzie nur ganz unbefriedigende Zusagen, worauf das Aktionskomitee den oben erwähnten Streikbeschluss fasste.

Das genannte "Aktionskomitee der vereinigten Eisenbahnerverbände" setzt sich aus ziemlich allen Eisenbahnerverbänden der verschiedensten politischen und unpolitischen Richtungen mit Ausnahme des dem französischen Gewerkschaftsbund (C.G.T.) angeschlossenen Teiles zusammen. Indessen hatte diese Gruppe bereits einige Tage vor dem Zustandekommen des Streikbeschlusses öffentlich erklärt, dass sie in keinem Falle Streikbrecherarbeit verrichten werde.

Verminderung des Teuerungszuschlages des dänischen Eisenbahnpersonals. (ITF) Gemäss der Lohnregelung vom 12. September 1919 wird der Teuerungszuschlag in Dänemark aufgrund der Jahresausgaben einer fünfköpfigen Familie berechnet. Die Errechnung erfolgt zweimal im Jahre. Wird eine Aenderung der Lebenshaltungskosten festgestellt, so erhöht oder vermindert sich der Teuerungszuschlag um je 54 Kr. für je 3% Erhöhung oder Verminderung der Lebenshaltungskosten. Bei der letztmalig am 25. Januar 1926 erfolgten Errechnung wurde eine Verminderung der Lebenshaltungskosten um 12,2 % gegenüber Juli 1925 festgestellt, wodurch sich ab 1. April 1926 der Teuerungszuschlag für Verheiratete von 702 Kr. auf 486 Kr., und für Ledige von 468 auf 324 Kr. im Jahr vermindert.

Die Bewegung des Teuerungszuschlages seit 1919 ergibt sich aus der nachstehenden Uebersicht:

Lebenshaltungskosten	Veränderung in % Kronen	Teuerungszuschlag im Jahr	
		für Verheiratete: Kronen	für Ledige: Kronen
Juli 19. 3466 Kr.		702	360
Jan. 20. 4020 "	16,0	972	648
Juli 20. 4302 "	24,1	1 134	756
Jan. 21. 4363 "	25,9	1 134	756
Juli 21. 3716 "	7,2	810	540
Jan. 22. 3220 "	+ 7,1	594	396
Juli 22. 3076 "	+ 11,2	540	360
Jan. 23. 3023 "	+ 12,8	486	324
Juli 23. 3166 "	+ 8,6	594	396
Jan. 24. 3274 "	+ 5,5	648	432
Juli 24. 3393 "	+ 2,12	702	468
Jan. 25. 3539 "	+ 2,1	702	468
Juli 25. 3475 "	+ 0,3	702	468
Jan. 26. 3043 "	+ 12,2	486	324

Elektrische Notbremse auf den schwedischen Staatsbahnen. (ITF) Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Stockholm Gothenburg wird ein Apparat eingeführt, der ein Stoppen der Züge von der Station aus ermöglicht, gleichgültig auf welchem Teil der Strecke sie sich befinden. Zu diesem Zwecke sind auf den Stationen spezielle Stromunterbrecher aufgestellt. Zweifellos bedeutet diese Neuverung eine ausserordentliche Erhöhung der Sicherheit im Zugverkehr. Die Elektrifizierungsarbeiten der 458 km. langen Eisenbahnstrecke sollen Mitte Mai beendet sein.

Eisenbahnerstreik in der englischen Kolonie Sierra Leone. (ITF) Am 14. Januar sind die Eisenbahner der englischen Kolonie Sierra Leone (Westafrika) in den Streik getreten. Direkte Informationen über die Ursachen des Konfliktes liegen nicht vor. Auf eine entsprechende Frage des englischen Arbeitrarabgeordneten Lansbury, wurde seitens des englischen Kolonialministers erklärt, dass der Streik von inländischen Eisenbahnergruppen ausgehe. Im November 1925 habe die kürzlich neugegründete Eisenbahner-Union bei der Eisenbahndirektion die Einführung eines Pensionsrechtes sowie periodische Erhöhung vorsehende Neuregelung der Löhne für die gelernten Arbeiter gefordert. Diese Forderungen seien abgelehnt worden, worauf die Werkstättenarbeiter ohne Kündigung in den Streik getreten seien. Gewisse andere Gruppen des Eisenbahnpersonals hätten sich ihnen angeschlossen. Seitens der Eisenbahnverwaltung seien hierauf die Eisenbahnwerkstätten geschlossen worden. Ausserdem seien alle Truppen zur Unterstützung der Zivilgewalt eingesetzt worden zwecks Schutzes der Strecke und Aufrechthaltung der Ordnung. Letztere Massnahmen sollen aufgrund verschiedener Sabotageakte ergriffen worden sein. Im Zeitpunkt der Abgabe dieser Erklärung (12. Februar) war der Streik noch im Gange.

Soweit der Bericht des englischen Kolonialministers. Inzwischen war der Daily Herald in der Lage, in seiner Ausgabe vom 17. Februar einige ergänzende Mitteilungen über die Ursachen des Streiks zu machen, die die Information des Kolonialministers in entscheidenden Punkten wiederlegen. Danach ist der Eisenbahndirektion von der Gewerkschaftsleitung der Streikbeschluss am 12. Januar mitgeteilt und zugleich angeregt worden, durch Wiederaufnahme der Verhandlungen den Streik zu vermeiden. Statt dieser Anregung zu entsprechen, kündigte die Eisenbahndirektion an, dass jeder zum Streik übergohende Angestellte als entlassen und bei etwaiger späterer Wiederanstellung als Neueintretender behandelt werden würde. Durch diese Ankündigung provoziert sind die Eisenbahner zwei Tage später in den Streik getreten und zwar haben sich diesem mit Ausnahme einiger Streikbrecher alle Gruppen des inländischen Personals einschliesslich der Stationschefs und des Kanzleipersonals angeschlossen. Sofort nach Streikausbruch wurden seitens des Gouverneurs die weitgehendsten Massnahmen ergriffen. Die Polizei wurde bewaffnet zur Ueberwachung der Linien eingesetzt, ein ganz notdürftiger Eisenbahnbetrieb mit Hilfe von Soldaten aufrechterhalten, und ausserdem wurden Telegraphisten als Streikbrecher von der Goldküste herangeholt und mehrere Streikende verhaftet.

Offenbar sind diese Massnahmen auch der Handelskammer und dem Gemeinderat von Freetown, der Hauptstadt von Sierra Leone, zu weit gegangen, denn beide ersuchten den Gouverneur, Schritte zu einer friedlichen Beilegung des Konflikts zu unternehmen und die Angelegenheit in einem persönlichen Geist zu behandeln. Entgegen diesen Ratschlägen erklärte der Gouverneur, dass er mit der Gewerkschaft erst nach bedingungsloser Wiederaufnahme der Arbeit verhandeln werde und in dieser starren unversöhnlichen Haltung wurde er noch direkt ermutigt durch ein Telegramm des englischen Kolonialministers, indem dieser dem Gouverneur versicherte, dass dessen entschiedene Haltung seine volle Unterstützung finde.

Transportarbeiter.

Zunahme der Arbeitsunfälle im Hafen von Antwerpen - Verbesserung der Aufsicht. (ITF) Im Hafen von Antwerpen hat im Laufe des letzten Jahres die Zahl der Arbeitsunfälle in einem beunruhigendem Masse zugenommen. Im ganzen haben nicht weniger als 6600 Unfälle stattgefunden, so dass auf jeden Arbeitstag 22 entfallen. Allgemein sieht man die Erklärung für diese Unfälle in dem Mangel einer genügenden Aufsicht und der Nichtausübung einer Kontrolle auf die Arbeitsgeräte. Ein kürzlich auf dem Dampfer Olterra stattgefundenes Unglück, wobei 18 Menschen, darunter vier schwer verletzt wurden, gab dem sozialdemokratischen Abgeordneten Samijn Veranlassung, im Parlament zu interpellieren und die Einführung einer schärferen Aufsicht zu fordern. In seiner Antwort erklärte der Arbeitsminister Wauters, dass zukünftig ein Arbeitskontrollour ausschliesslich mit der Aufsicht der Hafendarbeit betraut wird. Ausserdem teilte der Minister mit, dass er eine vergleichende Untersuchung über die Arbeitsunfälle in den Häfen von Antwerpen, Rottordam und Hamburg vornehmen lassen wird.

Der Streik auf der holländischen Strassenbahn Zutphen-Emmerich dauert fort - Die holländische Gewerkschaft baut den Konkurrenzbetrieb weiter aus. (ITF) Der am 24. Januar ausgebrochene Streik bei der Strassenbahn Zutphen-Emmerich wird mit unverminderter Kraft fortgeführt. In Gewerkschaftskreisen rechnet man schon deswegen mit einer langen Dauer des Kampfes, weil hinter dem bestreikten Unternehmen die Vereinigung holländischer Strassenbahngesellschaften steht. Der Kampf ist daher genau besehen eine Machtprobe zwischen dem organisierten Unternehmertum und der in der Nederlandsche Vereeniging organisierten Strassenbahnerschaft. Dieser Bedeutung des Streiks war sich die beteiligte holländische Gewerkschaft von vornherein bewusst; oben darum hat sie auch vom Beginne an alle ihr zur Verfügung stehenden Machtmittel eingesetzt und die Streikwaffe durch den Einsatz eines Kraftwagen-Konkurrenzbetriebes ergänzt. Inzwischen ist dieser noch weiter ausgebaut worden. U.a. wurde eine geräumige Garage mit Tankstellen errichtet und zur Einstellung von besonderen Wagen für Frachttransporte übergegangen. Eine wesentliche Besserung des Betriebes ist besonders auch dadurch bewirkt worden, dass der gewerk-

schaftliche Kraftwagenbetrieb nunmehr durch Vermittlung der Internationalen Transportarbeiter-Föderation die Erlaubnis erhalten hat, seine Wagen über die deutsche Grenze hinaus zu führen und so die Konkurrenz auf die ganze Linie Zutphen-Emmerich auszudehnen.

Wie die I.T.F. nachträglich erfährt, ist dies übrigens nicht der erste Fall, dass eine Transportgewerkschaft bei einem gewerkschaftlichen Kampf zum Mittel der Konkurrenz greift. Bei einem im Jahre 1920 stattgefundenen Streik der Autobahnfahrer der East Kent Road Car Company in der englischen Stadt Folkestone ging die Gewerkschaft ebenfalls dazu über, eine Konkurrenzlinie zu eröffnen. Dieser Betrieb besteht auch heute noch und beschäftigt etwa 30 Arbeiter bei einem Fahrpark von 12 Wagen. Wiederholt hat die East Kent Road Car Company die käufliche Uebernahme angeboten, um sich der unangenehmen Konkurrenz des gewerkschaftlichen Betriebes zu entledigen, doch hat dies die Gewerkschaft jedesmal abgelehnt. Tatsächlich hat sich der Betrieb finanziell gut entwickelt. Von den in den Betrieb gesteckten £ 12000 sind im Laufe von vier Jahren £ 3 650 zurückgezahlt und ausserdem wurden aus den Gewinnen £ 1000 für den Bau einer Garage aufgewendet.

Die Mehrheit der Mailänder Strassenbahner bleibt freigewerkschaftlich. (ITF) Bei den kürzlich stattgefundenen Wahlen zu dem Personalausschuss des Versorgungsfonds (Fondo di Provvidenza) der Mailänder Strassenbahn wurden rund 1200 Stimmen für die freigewerkschaftlichen Kandidaten gegen 600 Stimmen für die faschistischen Kandidaten abgegeben. Dieser Wahlerfolg ist umso höher zu bewerten, als die freigewerkschaftliche Strassenbahnerorganisation offiziell noch garnicht wieder hergestellt werden konnte.

S e e l e u t e .

Noch keine Beendigung des Streiks der englischen Schiffstelegraphisten (ITF) In dem am 26. November begonnenen Streik der englischen Schiffstelegraphisten ist ein Ende noch immer nicht abzusehen, obwohl sich dessen Wirkungen zu einer ständig wachsenden Gefahr für die englische Schifffahrt ausbilden. Auch neuerdings seitens des englischen Arbeitsministers unternommene Vermittlungsversuche sind ergebnislos verlaufen, da die Unternehmer unbedingt auf der von ihr beschlossenen Lohnherabsetzung bestehen. Bekanntlich verlangten diese, dass die Löhne der Schiffstelegraphisten ab 1. Dez. 1925 um 22 sh. 6d. (etwa 22,50 GM) gekürzt werden. Wohl erklärten sich die Unternehmer bereit, den Konflikt einem Schiedsgericht zu unterbreiten, aber sie knüpfen dies an die Voraussetzung, dass die Streikenden die Arbeit zuerst wieder aufnehmen und zwar unter Bezug der gekürzten Löhne.

Die norwegischen Reeder decken ihre Pläne auf. (ITF) Bekanntlich hatte der norwegische Reederverband im Verlaufe der letzten Monate alle noch laufenden Abkommen mit den verschiedenen Gruppen des Schiffspersonals gekündigt. Die ersten Verhandlungen über die Schaffung eines neuen Abkommens fanden nun Ende Januar mit dem Verband der Schiffsmaschinisten statt, wobei die Reeder ihre Forderungen bekannt gaben. Diese sehen vor: eine Herabsetzung der Heuern um 15%, Herabsetzung der Alterszulage von Kr. 20 auf Kr. 15 im Monat, sowie einige andere Aenderungen in den bestehenden Arbeitsbedingungen. Die ebenfalls erhobene Forderung auf Beseitigung der Tropenzulage wurde von den Reedern im Verlaufe der Verhandlungen wieder fallen gelassen.

Nach erst ergebnislos abgebrochenen Verhandlungen erklärten sich die Gewerkschaftsvertreter bereit, einer Heuerherabsetzung um monatlich Kr. 10 für den 1. Maschinisten, Kr. 8 für den 2. Maschinisten, und um Kr. 6 für den 3. Maschinisten zuzustimmen. Indessen lehnten die Reeder eine Vereinbarung auf dieser Grundlage ab. Hierauf wurde seitens der Vertreter beider Parteien beschlossen, das Schiedsgericht anzurufen.

Herabsetzung der Heuern für die Schiffsheizer usw. in Dänemark. (ITF) Gemäss der in das laufende Abkommen zwischen der Vereinigung der Reeder und dem Verband der Schiffsheizer usw. aufgenommenen gleitenden Lohnskala, wonach die Heuern der Bewegung des Teuerungsindex anzupassen sind, gelten ab 9. Februar folgende Heuersätze:

Donkeyman usw.	Kr. 192,60	monatl.	Trimmer über 22 J.	Kr. 117,04	mon.
Heizer	" 176,00	"	" unter "	" " " 95,04	"

Die sonstigen Sätze vermindern sich im entsprechenden Verhältnis. Der Teuerungsindex war aufgrund der letzten Berechnungen um 12% gesunken.