



PRESSEBERICHT

66

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

No. 12

Amsterdam, den 18. Juni 1926.

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

Eisenbahner.

Die Deutsche Reichsbahn muss Schiedssprüche befolgen. (ITF)
 Bekanntlich hatte die Deutsche Reichsbahngesellschaft die Befolgung eines vom Reichsarbeitsminister verbindlich erklärten Schiedsspruches abgelehnt mit der Begründung, dass das Reichsbahngesetz der Gesellschaft eine Sonder-Rechtsstellung innerhalb der deutschen Gesetzgebung einräume und dass die Eisenbahnverwaltung ermächtigt sei, die Beschäftigungsbedingungen selbständig zu regeln und sich schiedsgerichtlichen Aussprachen nicht zu unterwerfen brauche. Gleichzeitig beantragte die Reichsbahngesellschaft die Herbeiführung einer grundsätzlichen Entscheidung des "Reichsbahngerichts", das in dem Reichsbahngesetz für den Fall vorgesehen ist, dass über die Auslegung des Reichsbahngesetzes Meinungsverschiedenheiten zwischen Reichsbahngesellschaft und Reichsregierung entstehen. Nunmehr hat das Reichsbahngericht zu dem Streitfall Stellung genommen und folgenden Ausspruch gefällt:

" Die Verbindlichkeitserklärung von Schiedssprüchen über die Arbeitsbedingungen der Reichsbahnarbeiter steht nicht im Widerspruch mit dem Reichsbahngesetz und der Gesellschaftssatzung. Demgemäss ist die am 16. Januar 1926 vom Reichsarbeitsministerium ausgesprochene Verbindlichkeitserklärung wirksam."

Damit ist der geradezu unglaubliche Versuch der Reichsbahngesellschaft, sich ausserhalb der deutschen Gesetzgebung zu stellen, gescheitert. Das Reichsbahngericht hat die Auffassung der Reichsbahngesellschaft als unhaltbar abgewiesen und ihr die Einhaltung verbindlich erklärter Schiedssprüche zur Pflicht gemacht.

Auf Grund dieses Ausspruchs begannen am 11. Juni Verhandlungen zwischen den Vertretern der Eisenbahnergewerkschaften und der Reichsbahnverwaltung über die Durchführung des Schiedsspruches und die Nachzahlung der dem Personal zustehenden Beträge, was mit einer Fülle von Berechnungen verbunden ist. Der Schiedsspruch selbst lautete wie folgt:

" Mit Wirkung vom 1. Januar ab erhalten die Reichsbahnarbeiter vom 24. Lebensjahr ab eine Lohnerhöhung und zwar erhalten die Lohngruppen I bis V 1 Pfennig, die Lohngruppen VI und VII 2 Pfennig pro Stunde. Diese Löhne gelten bis zum 30. April 1926.- Die bisher in Krankheitsfällen gezahlten sozialen Zulagen fallen ab 1. Januar fort. Der Deutschen Reichsbahngesellschaft wird aufgegeben, im Benehmen mit den Eisenbahntarifgewerkschaften die Ortszulage nachzuprüfen und soweit erforderlich mit Wirkung vom 1. Januar 1926 neu festzusetzen."

Wie erinnerlich ist, hatten die Eisenbahnergewerkschaften gegen die Reichsbahngesellschaft wegen Nichteinhaltung des verbindlich erklärten Schiedsspruches Zivilklage angestrengt, waren aber bei der ersten Gerichtsstanz abgewiesen worden. Gegen dieses Urteil wurde dann seitens der Gewerkschaften Berufung eingelegt, die nun durch den Ausspruch des Reichsbahngerichts hinfällig wird.

Die Betriebsrätewahlen bei der Deutschen Reichsbahn. - Ein grosser Erfolg des Einheitsverbandes. (ITF) Bei den kürzlich stattgefundenen Betriebsrätewahlen der Reichsbahn wurden insgesamt 294 567 Stimmen abgegeben, von denen auf den der I.T.F. angeschlossenen Einheitsverband der Eisenbahnen Deutschlands allein 214 249 Stimmen entfielen gegen 191 690 Stimmen bei den letzten Wahlen. Der Einheitsverband hat somit seine Stimmenzahl um rund 12 Prozent erhöhen können.

Stimmberechtigt waren insgesamt 345 786 Personen gegen rund 320 000 bei den letzten Wahlen. Die Wahlbeteiligung war sehr stark. Sie betrug 85,19 Prozent gegen 83,2% bei den letzten Wahlen.

Auf Grund dieses Wahlergebnisses erhält der Einheitsverband im Hauptbetriebsrat 19 Sitze von insgesamt 25 Sitzen. Am Schluss der letzten Wahlperiode hatte er 18. Er hat somit im Hauptbetriebsrat einen Sitz gewonnen. In den Bezirksbetriebsräten dürfte der Einheitsverband wahrscheinlich 271 Mandate erhalten gegen 262 bei den letzten Wahlen.

Wie der Streik bei der London Midland and Scottish Railway geführt wurde. (ITF) The Railway Gazette, das Organ der englischen Eisenbahn-Industrie, veröffentlicht in ihrer Ausgabe vom 11. Juni den Wortlaut eines Memorandums, das die Direktion der London Midland and Scottish Railway über die Wirkungen des Streiks in ihrem Betriebe den Aktionären unterbreitet hat. Einige interessante Daten seien hier dem Schriftstück entnommen:

Die Befolgung des Aufrufs zum Streik war unter den Eisenbahnern eine unverzügliche und umfassende. Leute jeder Kategorie und jeden Grades folgten den Anweisungen. Stationsleiter, Güterbeamte, Aufsichtsbeamte und Kanzlisten, Lokomotivführer, Heizer, Wärter, Stollwerkswärter, Rangierer usw. verliessen zur aufgegebenen Zeit ihre Posten.

Von 45 276 Gehaltsbeziehern haben sich 18 633, gleich 41 %, dem Streik angeschlossen. Von den 232162 Lohnbeziehern haben 197 001, gleich 85 %, den Dienst verlassen. Am stärksten war die Streikbeteiligung unter jenen Klassen des Personals, die für die Ausübung des Verkehrsdienstes besonders wichtig sind. Folgende Uebersicht lässt dies erkennen:

Dienstgrad	Normal Beschäftigte	Streikende	Arbeitswillige
Lokomotivführer	15 062	13 385	207
Heizer	14 143	12 997	62
Wärter	9 979	9 419	153
Stollwerkswärter	12 015	9 932	853
Rangierer	7 671	6 878	82

Insgesamt standen der Eisenbahnverwaltung bei Ausbruch des Streiks 44 973 Eisenbahnbedienstete zur Verfügung und von diesen waren annähernd 24 000, gleich 53 1/2 %, Gehaltsbezieher oder Kanzlisten, die den eigentlichen Verkehrsdienst nicht kannten.

Am stärksten sei die Aufrechterhaltung des Dienstes erschwert worden durch den Umstand, dass die Streikbeteiligung gerade unter jenen Gruppen so gross war, die am schwierigsten zu ersetzen sind. So wären beispielsweise von je 200 normal beschäftigten Lokomotivführern nur 3 im Dienst geblieben.

Über die allgemeine Haltung der Streikenden wird in dem Bericht folgende Feststellung gemacht:

"Mit Genugtuung kann gesagt werden, dass im ganzen die Haltung des streikenden Personals eine ganz ordentliche war und dass dieses den Beamten der Gesellschaft wenig zur Last fiel. Es ist nur richtig, wenn hinzugefügt wird, dass diese Haltung der Eisenbahner aufs engste übereinstimmte mit den ihnen seitens der Gewerkschaftsführer erteilten Weisungen."

Kongress des Verbandes englischer Eisenbahn-Kanzlisten. (ITF)

Am 6. und 7. Juni fand in Morecambe der Jahreskongress des Verbandes der Eisenbahnkanzlisten Englands (RCA) in Anwesenheit von etwa 700 Delegierten statt. Naturgemäss nahm der Sympathiestreik, an dem auch dieser Verband einen hervorragenden Anteil hatte, einen breiten Raum in den Verhandlungen ein. Gleich in seiner Eröffnungsansprache ging der Verbandsvorsitzende T.H.Gill auf die Ursachen und den Verlauf des Sympathiestreiks ein. Der Verband,

so erklärte Gill im Verlaufe seiner Rede, ist stolz auf die Art und Weise, wie der Streikaufruf befolgt worden ist. Er sei überzeugt, dass die Mitglieder den einzigen Weg eingeschlagen haben, der durch die Situation geboten erschien und den Verpflichtungen gegenüber dem Gewerkschaftskongress entsprach. Ein eingebrachter Antrag, der die Lösung des Verbandes vom Gewerkschaftskongress forderte, wurde mit erdrückender Mehrheit abgelehnt. Nur 25 Delegierte stimmten zu Gunsten des Antrags.

Starke Klage wurde geführt über das Verhalten der Eisenbahngesellschaften. Es wurde erklärt, dass viele Streikende bisher nicht wieder eingestellt worden seien, obwohl Beschäftigungsmöglichkeiten vorhanden ist. Zum Kassensbericht wurde bemerkt, dass der Verband Ende 1925 einen Vermögensbestand von £ 310 000 (rund 6,2 Millionen Mark) hatte und dass die finanzielle Lage des Verbandes trotz des Streiks nicht ungünstig sei.

T.H.Gill wurde erneut zum Vorsitzenden gewählt. Der nächste Jahreskongress soll in Ramsgate stattfinden.

Einem "Einheitsverband der Eisenbahner Englands" entgegen? (ITF)
Eine bemerkenswerte Begleiterscheinung des neuntägigen Sympathiestreiks der Eisenbahner war, dass die bestehenden drei Eisenbahnergewerkschaften, die bekanntlich alle der ITF angeschlossen sind, mit grösster Geschlossenheit aufgetreten sind und zwar sowohl in den zentralen wie auch in den lokalen Instanzen. Es scheint, dass dieser gemeinsame Kampf sehr erheblich jene Tendenzen gefördert hat, die schon seit längerer Zeit auf den Zusammenschluss der drei Verbände hinführten. Bemerkenswert in dieser Hinsicht ist ein in der Juni-Nummer des Organs der englischen Eisenbahnkanzlisten enthaltener Artikel, der wie folgt schliesst:

"Es ist oben an das harmonische Zusammenwirken unter den drei Eisenbahnergewerkschaften erinnert worden. Es sollte die Pflicht der örtlichen Funktionäre jedes Zentrums sein, darüber zu wachen, dass das Gefühl der Einheit, das in diesem Konflikt so sehr in den Vordergrund trat, nicht mehr verloren geht. Wenn je ein günstiger Augenblick für eine sorgsame und sympathische Erwägung der Probleme bestand, die bisher der Bildung eines "Einheitsverbandes der Eisenbahner" hinderlich waren, dann sicher jetzt. Wir hatten gemeinsame Aktion örtlich und wir hatten unsere gemeinsame Sitzung der Verbands-Exekutiven, die jene bekannten Telegramme versandte mit der Unterschrift "Bromley, Cramp und Walkden". Warum sollten wir jemals wieder eine Trennung aufkommen lassen? Das ist eine schwerwiegende Frage. Gibt es eine vernünftige Antwort darauf?"

In der gleichen Richtung bewegt sich auch ein Beschluss, der von der neunten Jahreskonferenz der Werkstättenarbeiter-Sektion des Allgemeinen Englischen Eisenbahnerverbandes gefasst worden ist. Diese Konferenz regte die Vornahme einer Mitgliederabstimmung innerhalb des Verbandes an.

Beilegung des Lohnkonflikts bei den Eisenbahngesellschaften Irlands. (ITF) Zwischen dem Allgemeinen Englischen Eisenbahnerverband und den Eisenbahngesellschaften Irlands ist eine Verständigung zustande gekommen auf der Grundlage, dass die vom Lohnamt vorgeschlagenen Lohnkürzungen für alle Grade mit Ausnahme der Gehaltsbezieher und des Lokomotivpersonals in drei Stufen erfolgen soll und zwar die erste ab 1. Juni 1926, die zweite ab 1. Dezember 1926 und die dritte ab 1. März 1927. Nach dem Ausspruch des Lohnamtes sollten die Kürzungen ebenfalls in drei Stufen erfolgen, wobei die zweite Kürzung Anfang September und die dritte Anfang Januar 1927 stattfinden sollte. Die Kürzung beläuft sich auf 4 sh bis 5 sh 9 d (gleich 4 bis 5,75 Mark) die Woche.

Der Zusammenschluss der norwegischen Eisenbahnerverbände. (ITF)
Die Berichte des von den norwegischen Eisenbahnerverbänden eingesetzten Ausschusses (siehe Pressebericht No. 6 vom 19. März d. J.) sind nun von den Organisationsvorständen behandelt worden. Der Vorstand des Angestelltenverbandes (dessen Vertreter im Ausschuss in Mehrheit für die Schaffung einer Föderation waren) sprach sich für die Bildung der Einheitsorganisation aus. Auch der Vorstand des allgemeinen Verbandes ist für die Verschmelzung. Der Vorstand

des Verbandes des Lokomotivpersonals hat kein Gutachten abgegeben. Die Frage der Verschmelzung wird nun den Organisationsmitgliedern vorgelegt; die Abstimmung soll vor Jahresabschluss beendet sein. Ueber den Anschluss der neu zu gründenden Organisation an die Landeszentrale ist noch kein Beschluss gefasst worden.

Das neue Gesetz betreffend Kollektivverträge bei Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten. (ITF) Am 20. Mai ist nunmehr die Railway Labor Act in den Vereinigten Staaten Gesetz geworden. Hierdurch wird der Gang der Verhandlungen bei auftauchenden Meinungsverschiedenheiten zwischen Eisenbahngesellschaften und Gewerkschaften in ähnlicher Weise geregelt wie in England. Die Railway Labor Act ist das Ergebnis langjähriger Verhandlungen zwischen den interessierten Parteien. Eine Verpflichtung zur Anrufung der vorgesehenen Schlichtungsstellen ist darin nicht ausgesprochen. (Nähere Mitteilungen hierüber sind im "Mitteilungsblatt der I.T.F." enthalten) vom März 1926

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

Aussperrung im Hafen von Dünkirchen. (ITF) In Dünkirchen sind die Hafenbetriebe am 14. Juni zur Aussperrung der Hafenarbeiter übergegangen, nachdem sich diese geweigert haben, die von ihnen angekündigten neuen Arbeitsbedingungen anzunehmen. Einem in "Le Peuple" veröffentlichten Bericht zufolge sollen die Unternehmer gefordert haben, dass die Arbeiter im Taglohn die gleiche Leistung vollbringen wie im Akkordlohn, was praktisch einer Kürzung der Löhne um etwa 50 % entsprechen soll. Im Ganzen sind etwa 5000 Arbeiter an dem Konflikt beteiligt. Seitens des belgischen und holländischen Transportarbeiterverbandes sind verschiedene Massnahmen ergriffen, um die Ladearbeiten auf Schiffen, die von Dünkirchen wegdirigiert werden, zu verhindern.

Die Arbeitszeit in der holländischen Binnenschifffahrt. (ITF) Nach einer auf 47 Fälle gestützten Untersuchung des holländischen Transportarbeiterverbandes betrug die durchschnittliche Arbeitszeit holländischer Binnenschiffer 79 1/2 Stunden pro Woche. Die geringste Arbeitszeit war 62 1/2 Stunden, die höchste 112 1/2 Stunden. Die kürzeste ununterbrochene Arbeitszeit war 12 Stunden, die längste 36 1/2 Stunden.

Zustandekommen eines Vertragsentwurfs für die holländische Rheinschifffahrt. (ITF) Zwischen den holländischen Rheinreedern und dem holl. Transportarbeiterverband ist Verständigung erzielt worden über einen neuen Vertragsentwurf. Im wesentlichen lehnt sich der Inhalt des Entwurfs dem alten Tarifvertrag an, der eigentlich längst ausser Kraft ist, aber nach wie vor die Arbeitsbedingungen regelt. Neu dagegen ist die Aufnahme einer Klausel, wonach der Reeder verpflichtet ist, Krankengeld zu gewähren. Die Unterstützungsbeträge sind in folgender Höhe vorgesehen:

		<u>für Verheiratete</u>	<u>für Unverheiratete</u>
von der ersten bis einschl. 5. Krankheits-			
	woche	70 %	50 %
" " sechsten bis " 9. "		50 %	37 1/2 %
" " zehnten " " 13. "		35 %	25 %

des Lohns. Der Vorstand des holländischen Gewerkschaftsbundes empfiehlt seinen Mitgliedern die Annahme des Vertragsentwurfs.

Von Kongress des Norwegischen Transportarbeiterverbandes. (ITF) Der dieser Tage in Oslo stattgefundenen norwegischen Transportarbeiterkongress beschloss die Zulassung der russischen Transportarbeiterverbände zur I.T.F. zu verlängern und beauftragte seine Vertreter im Internordischen Transportarbeiterbund, gegen einseitige Blockade bei Konflikten in Skandinavien einzutreten.

Löhne im schwedischen Kraftfahrergewerbe. (ITF) Dem dreimonatlich erscheinenden Organ des Schwedischen Transportarbeiterverbandes entnehmen wir nachstehende Angaben über die in den letzten Monaten abgeschlossenen Verträge für Kraftfahrer.