



PRESSEBERICHT

70

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61 No 14.

FERNSPRECHER 20186 16. Juli 1926.

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

ALLGEMEINES.

Die I.T.F. und der Streik der englischen Bergarbeiter. (I.T.F.) Die I.T.F. beschäftigte sich in einer am Samstag, den 3. Juli in Utrecht abgehaltenen und von Vertretern angeschlossener Verbände beschickten Konferenz nochmals eingehend mit der Frage, inwiefern die Eisenbahner- und Transportarbeiter-Organisationen in der Lage sind, den Transport und Export von Steinkohlen nach England zu verhindern. Die Konferenz, auf der die Eisenbahner-Verbände Deutschlands, Frankreichs, der Tschechoslowakei, Belgiens, Hollands und Luxemburgs sowie die Transportarbeiter Verbände Deutschlands, Belgiens und Hollands vertreten waren, bekräftigte die bisherigen Beschlüsse und Massnahmen der Leitung der I.T.F., musste jedoch zu ihrem Bedauern feststellen dass der Transport und die Verschiffung von Steinkohle aus kontinentalen Ländern nach England nicht unterbunden werden können solange die englischen Eisenbahner- und Transportarbeiter-Verbände selbst nicht bereit sind, die Einfuhr und den Transport von Steinkohle zu verhindern oder zu verweigern. Durch den Tatbestand, dass die der Bergarbeiter-Internationale angehörenden Bergarbeiter in allen Ländern weiterhin in uneingeschränkter Masse Kohle fördern und dass die der I.T.F. angehörenden englischen Transportarbeiter, Eisenbahner und Seeleute alle in- und ausländischen Kohlen behandeln und transportieren, wird es den kontinentalen Transportarbeiter- und Eisenbahner-Verbänden unmöglich gemacht, ihre Solidarität in derselben Weise zum Ausdruck zu bringen, wie dies in den ersten 14 Tagen des Monats geschehen ist.

Mai

EISENBAHNER.

Kongress des Allgemeinen Englischen Eisenbahnerverbandes. (I.T.F.) Am 5. Juli begann in Weymouth der Kongress des Allgemeinen Englischen Eisenbahnerverbandes, dem ausser den Berichten des Vorstandes nicht weniger als 126 Anträge zur Behandlung vorlagen. Präsident Dobbie eröffnete den Kongress mit einer längeren Rede, in der er ausführlich auf die Rolle einging, die der Verband in dem Sympathiestreik zu Gunsten der ausgesperrten Bergarbeiter spielte. Dobbie erklärte, dass die englischen Gewerkschaften angesichts des Angriffs auf den Lebensstandard der Bergarbeiter unmöglich einem Kampfe ausweichen durften und stellte fest, dass der Geist der Arbeiter am Tage der Aufhebung des Sympathiestreiks besser war als bei dessen Beginn. Schwierigkeiten seien erst bei der Wiederaufnahme der Arbeit entstanden. Zwar habe der Kampf die ihm gestellt gewesenen Ziele nicht erreicht, aber sein Wert liege darin, dass die Arbeiter in ihm die Identität der Interessen erkannt haben. Eine unferne Zukunft werde zeigen, dass der zeitliche Sieg des Unternehmertums nur das Preludium eines grossen Triumphes der Arbeiterklasse sei.

Die Berichte der beiden Sekretäre Thomas und Cramp wurden in geschlossener Sitzung behandelt und mit ~~erdrückender~~ erdrückender Mehrheit angenommen.

Eine starke Verbitterung kam auf dem Kongress zum Ausdruck ob des Verhaltens der Eisenbahngesellschaften nach der Wiederaufnahme der Arbeit. Sie fand ihren Niederschlag in der nachstehenden einmütig angenommenen Resolution:

"Der Kongress protestiert nachdrücklich gegen die Haltung der Eisenbahngesellschaften, die durch Massregelung einer grossen Zahl Verbandsmitglieder gegen das nach dem Streik getroffene Abkommen verstossen."

Die Haltung der Regierung während des Streiks wurde scharf angegriffen. Hierzu wurde nachstehende, von Thomas eingebrachte und verteidigte Resolution einstimmig angenommen:

"Der Kongress verurteilt die gegenwärtige reaktionäre Regierung wegen der unerrechenbaren Verluste und Leiden, die sie heraufbeschworen hat durch ihre Klassengesetzgebung, die, während sie dem Reichen weitgehende Steuernachlässe bewilligt, die Fonds der Kranken, des Arbeitslosen und des Invaliden geraubt hat.

Der Kongress erklärt ferner, dass das Verwirren der Krise im Bergbau, das der Nation unwiedereinbringbare Verluste im Betrage von vielen Millionen Pfund Sterling gebracht hat, der Regierung jeden Anspruch auf Vertrauen seitens der Wähler nimmt.

Ein Antrag auf Verhängung des Boykotts über Kohlentransporte wurde wieder in geschlossener Sitzung behandelt und mit grosser Mehrheit abgelehnt. Die Ablehner des Antrags liessen sich, wie der Korrespondent des Daily Herald erfahren haben will, von der Ueberlegung leiten, dass sich hieraus neue Reibungen mit den Eisenbahngesellschaften ergeben.

Zum Verbandspräsidenten wurde Dobbie wiedergewählt.

Bahnschutz mit Panzerwagen in Deutschland. (U.T.F.) Vor einiger Zeit wurde im Berliner "Vorwärts" berichtet, dass in der Eisenbahnwerkstatt Grunewald Panzerwagen gebaut werden. Diese Nachricht ist bisher von den Reichsbahnbehörden unwidersprochen geblieben. Nunmehr erfährt der "Vorwärts", dass auch in der Eisenbahnwerkstatt Frankfurt a.d.O. Panzerwagen im Bau sind. Offenbar sind diese für den Bahnschutz bestimmt. "Was soll", schreibt der Vorwärts in diesem Zusammenhang, "dieser militärisch organisierte Bahnschutz? In der deutschen Republik haben wir genügend polizeilichen Schutz, um Zerstörungen an Volkswerten, wie sie die Eisenbahnen darstellen; zu verhindern. Eine Einrichtung, wie die Bahnschutz-Söldnertruppe, kann daneben nur vermuten lassen, dass sie dunklen Zwecken dient, von denen ein Teil vor kurzem unter dem Mordgeschrei der Rechtsputschisten aufgedeckt wurde. Das Geheimnisvolle, mit dem sich der gesamte Bahnschutz umkleidet - Handschlag, Eid, Schweigegebot - öffnet allen Vermutungen Tür und Tor. Den im "Bahnschutz" befindlichen Personen, deren grosse Mehrzahl republikfeindlich eingestellt ist, darf ein Apparat, wie ihn dieser "Bahnschutz" darstellt, nicht überantwortet werden. Im Interesse der Oeffentlichkeit läge es vielmehr, wenn die von der Reichsbahngesellschaft so eigentümlich gehegte und gepflegte Einrichtung, gleich anderen militärisch aufgezogenen Verbänden, aufgelöst würde."

Die geplante Umgestaltung der belgischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Am 6. Juli ist nunmehr der Gesetzentwurf zur Umgestaltung der Eisenbahnen der belgischen Kammer vorgelegt worden. Das Gesetz ermächtigt die Regierung zur Errichtung einer Eisenbahngesellschaft mit einem Aktienkapital von 11 Milliarden Franken. Die Anteilscheine sollen dem Staat als Vergütung für seine Einlage übergeben werden.

Verwaltungsorgane der Gesellschaft sind die Generalversammlung und der Aufsichtsrat. Letzterer soll aus 21 Personen bestehen, wovon 10 vom König, 5 von der staatlichen Amortisationskasse, 3 von den Obersten Räten von Handel und Industrie, Landwirtschaft und Arbeit und drei vom Personal ernannt werden. Aufsicht über die Gesellschaft führt ein Kollegium von 6 Kommissaren, von denen 3 durch die Kammer und 3 durch den Senat bestimmt werden. Kammer und Senat sind berechtigt, die von ihnen ernannten Kommissare jederzeit abzurufen.

Die Anteile werden in 75 Jahren zurückgezahlt. Der Staat garantiert die Ausschüttung der festen Dividende und die Zurückzahlung der Vorzugsanteile. Die Vorzugsaktien (20 Millionen zum Nennwert von je 500 Franken) werden sofort der staatlichen Amortisationskasse überwiesen, die deren Emission vornimmt und in erster Linie die Anteile den Besitzern von belgischen Staatsschuldverschreibungen anbietet. (Bekanntlich sind am 1. Dezember schwebende Staatsschulden im Betrage von 1 Milliarde und 800 Millionen Franken fällig). Der Staat ist berechtigt, vom 21. Jahre an mit einjähriger Kündigung die in die Gesellschaft eingetragenen Rechte zurückzunehmen. In diesem Falle verpflichtet sich der Staat eine Vergütungsprämie pro Aktie zu bezahlen und zwar in Höhe von 250 Franken pro Aktie wenn die Kündigung in den ersten 10 Jahren nach 21 Jahren, und von 150 Franken, wenn die Kündigung später erfolgt.

Zur Ordnung der Verhältnisse des Personals ist die Errichtung einer Paritätischen Kommission mit 20 Mitgliedern vorgesehen, von denen die Hälfte durch den Verwaltungsrat der neuen Gesellschaft und 10 durch die Organisationen des Personals ernannt werden.

Kongress des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes. (I.T.F.) Am 3. und 4. Juli fand im Berner Rathaus der VIII. Jahreskongress des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes statt. Im Mittelpunkt der Verhandlungen stand ein breit angelegtes Referat des Generalsekretärs Bratschi. Der Redner gab zunächst einen den gedruckt vorgelegten Tätigkeitsbericht anfüllenden Ueberblick über die Bemühungen der Verbandsleitung und besprach dann ausführlich den gegenwärtigen Stand der Verhandlungen ü-

ber das neue Besoldungsgesetz. Auch die finanzielle Lage der Bundes- und Privatbahnen wurde einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Hierbei wies Bratschi unter anderem nach, dass die Personalkosten der Bundesbahnen entgegen andern Behauptungen nicht 75% oder gar noch mehr der Betriebsausgaben, sondern genau gesehen nur 51 % verschlingen. Es sei festzustellen, dass bei einem geringeren Personalbestand grössere Leistungen vollbracht werden. Die Verwendung der Maschine mache überall Fortschritte und habe ihren Einzug auch bei der statistischen Sektion gehalten. Auch im Betrieb soll die Maschine in steigendem Umfang herangezogen werden und zwar zunächst vornehmlich bei den Güterexpeditionen. Der technische Fortschritt fordere auch vom Personal gewisse Opfer. Durch die elektrische Traktion hätten sich die Verhältnisse beim Lokomotivpersonal verschlechtert. Eine weitere Verschlechterung drohe aus der geplanten Einführung des Einmannsystems auf elektrischen Lokomotiven. Die Verbandsleitung lehne das Einmannsystem ab und sei in dieser Auffassung durch das Studium des einmännigen Betriebs in Bayern bestärkt worden. Bratschi liess seine Rede in einen warmen Appel an die Jugend zu stärkerer Mitarbeit am Verbandsleben ausklingen. Bedauerlicherweise musste festgestellt werden, dass die jüngeren Kollegen nicht in der erforderlichen Weise an der Gewerkschaftsarbeit teilnehmen.

Nach reger Diskussion fasste der Kongress eine Reihe Beschlüsse. In einer grösseren Resolution wurde Stellung genommen zu dem Entwurf des neuen Beamtenengesetzes, wobei u.a. Verwahrung gegen die Einschränkung der verfassungsmässigen Freiheitsrechte der eidgenössischen Beamten eingelegt wurde. In einer weiteren Resolution wurde die geplante Einführung des Einmannsystems abgelehnt. Ferner wurde ein von den Verbandsbehörden unterstützter und von V. Lang eingebrachter Antrag angenommen, der sich für die Unterstützung der Bestrebungen zur Schaffung einer internationalen Hilfssprache ausspricht und der Mitgliedschaft "die Erlernung des heute im Vordergrund stehenden Esperanto" empfiehlt.

TRANSPORTARBEITER.

Hafenarbeiterstreik in Antwerpen. (I.T.F.) Am Freitag den 2. Juni legten die Arbeiter mehrere Kohlenschiffe im Hafen von Antwerpen die Arbeit nieder und verlangten eine Lohnerhöhung um 5 Franken. Die Arbeiter auf andern Schiffen folgten spontan dem Beispiel ihrer Kameraden und traten kurz hernach ebenfalls in Streik.

Die Ursachen dieser Bewegung werden vom Belg. Transportarbeiterbund wie folgt beschrieben:

Infolge des Streiks der englischen Bergarbeiter sind in letzter Zeit viele Schiffe nach Antwerpen gekommen, um Kohlen zu laden oder um zu bunkern. Den Hafenunternehmern brachte diese Belebung des Geschäfts grosse Gewinne und es kostete sie Mühe die erforderliche Anzahl Arbeiter aufzutreiben. Infolgedessen ging ein Teil der Unternehmer von selbst dazu über, fünf Franken über den Tarif zu bezahlen, was für die Arbeiter anderer Betriebe, die diesen Zuschlag nicht zahlten, Anlass war, die gleiche Erhöhung zu fordern. Da dieser Forderung nicht entsprochen wurde, traten sie in den Streik.

Verstärkt wurde diese Bewegung unter den Hafenarbeitern durch die weitere Entwertung des belgischen Franken. Im Hinblick hierauf hatte bereits Ende Juni der Transportarbeiterbund Schritte zwecks Herbeiführung einer neuen Lohnregelung unternommen. Es war auch bereits für 8. Juli eine Sitzung der Hafenkommision vorgesehen, in der die Hafenarbeitervertreter gewisse Mängel in der Berechnung des Teuerungsindex, dem sich die Löhne automatisch anpassen, zur Sprache bringen und eine neue Berechnungsmethode vorschlagen wollten.

Angesichts der spontanen Streikbewegung beantragte der Sekretär des Hafenarbeiterbundes die beschleunigte Einberufung der Hafenkommision. Diese trat noch am selben Abend zusammen, konnte aber eine Verständigung nicht erzielen. Es wurde lediglich beschlossen, dass am Dienstag den 6. Juli eine neue Sitzung stattfinden und dass der Lohn tarif für Kohlenarbeiter freigegeben werden sollte. Das heisst, die Kohlenarbeiter konnten als Lohn verlangen was sie wollten während andererseits auch den Unternehmern die Festsetzung des Lohnes freistand.

Eine Hafenarbeiterversammlung, die noch am selben Tage stattfand, beschloss indessen, eine Lohnerhöhung um 5 Franken für alle Güter zu fordern und nur bei denjenigen Unternehmern die Arbeit aufzunehmen, die dieser Forderung entsprechen. Eine anderntags stattgefundene Versammlung der Unternehmerorganisation beschloss dagegen, sich gemeinsam den Forderungen der Arbeiter zu widersetzen und keine weiteren Verhandlungen zu führen, solange die Arbeit nicht bedingungslos

aufgenommen worden ist. Die Hafendarbeiter bestanden aber auf ihrem Beschluss und die Folge war, dass sich der Streik weiter ausbreitete und bereits am Montag den 5. Juli so gut wie allgemein war. Im Laufe dieses Tages kamen verschiedene Unternehmer zum Transportarbeiterbund und ersuchten diesen um Erlaubnis, auf Grund der um 5 Franken erhöhten Tarife arbeiten zu dürfen. Der Verband gestand dieses zu, liess aber die betreffenden Unternehmer eine Erklärung unterzeichnen, wodurch sie sich verpflichteten, die erhöhten Tarife für alle von ihnen behandelten Güter zu zahlen. Am gleichen Tage unternahm im Auftrag des belgischen Arbeitsministers der Gouverneur der Provinz eine Vermittlungsaktion auf der Basis einer Tarifierhöhung um 2 Franken, stiess aber hierbei auf den Widerstand der Unternehmerorganisation, die nur einen Franken gewähren wollte. Dieser Vorschlag wurde von den Hafendarbeitern einmütig zurückgewiesen. Dasselbe Schicksal hatte ein daraufhin gemachter, etwas weitergehender Vorschlag. Die Arbeiter blieben bei der Forderung einer allgemeinen Erhöhung um 5 Franken und am 8. Juli sahen sich die Unternehmer schliesslich denn auch genötigt, nachzugeben. Ab 9. Juli wurde die Arbeit wieder aufgenommen.

Im Zusammenhang mit diesem Streik hatte das Sekretariat der I.T.F. zum 9. Juli eine Sitzung der Organisationsvertreter der Nordseehäfen nach Rotterdam einberufen, um die Möglichkeit einer gegenseitigen Unterstützung zu erwägen. Da gerade beim Zusammentritt der Sitzung die Meldung über die erfolgte Streikbeendigung eintraf, konnte sich die Sitzung einer Stellungnahme zu dem Antwerpener Konflikt enthalten. Die Zusammenkunft diente dann hauptsächlich einem Erfahrungsaustausch der deutschen und belgischen Hafendarbeitervertreter über das zweckmässigste Vorgehen zur Sicherung der Arbeiter gegen die Wirkungen der Inflation.

Fortdauer der Hafendarbeiteraussperrung in Dünkirchen. (I.T.F.) Die am 14. Juni erfolgte Hafendarbeiteraussperrung in Dünkirchen dauert unvermindert fort. Verschiedene Vermittlungsbemühungen des Präfekten haben bisher zu keinem Ergebnis geführt. Im Verlaufe der vierten Aussperrungswoche kam es zu verschiedenen Zwischenfällen, was auf eine wachsende Erregung der Bevölkerung hinweist. U.a. wurden Ballen und Fässer ins Wasser geworfen. Auch Brände kamen vor, deren Ursache noch nicht aufgeklärt ist. Es wird immer deutlicher, dass sich das Unternehmertum die Vernichtung des Hafendarbeiterverbandes von Dünkirchen zum Ziel gesetzt hat.

Beendigung des Strassenbahnerstreiks in Bergen (Norwegen) (I.T.F.) Die Strassenbahner von Bergen haben sich nach einem während fünf Monaten mit grösster Geschlossenheit durchgeführten Streik dem Vorschlag des Schiedsrichters unterworfen und den Kampf für beendet erklärt. Insgesamt haben 210 Personen an dem Streik teilgenommen. Obwohl nach dem Vorschlag des Schiedsrichters alle Streikbrecher zu entlassen sind, waren 10 Tage nach Streikbeendigung nur 60 Leute wieder eingestellt. Es war vereinbart, dass die Wiedereinstellung nach dem Dienstatler erfolgen sollte, aber auch hieran scheint sich die Direktion der städtischen Strassenbahn nicht zu halten, wodurch sich die Strassenbahnerorganisation veranlasst sah, Protest einzulegen.

Der Vorschlag des Schiedsrichters hat an den ursprünglichen Forderungen der Strassenbahndirektion einige Abstriche vorgenommen.

Streik auf der Untergrundbahn in New-York. (I.T.F.) In der Nacht von 5. auf 6. Juli traten die Motorwagenführer und die Weichenwärter der Untergrundbahn in New-York in den Streik. Die beiden genannten Personalkategorien hatten eine Erhöhung des Stundenlohnes um 25 Prozent (von rund 3 auf 4 Mark) gefordert, sind aber von der Gesellschaft abgewiesen worden. Eine Gemeindebehörde versuchte hierauf zwischen Personal und Unternehmen zu vermitteln, scheiterte indessen an der Ablehnung der Gesellschaft. Diese scheint entschlossen zu sein, den Kampf mit allen Mitteln durchzuführen, was daraus hervorgeht, dass sie Streikbrechern denjenigen Stundenlohn bewilligt, den sie dem regulären Personal versagte. Die Gesellschaft findet in dem Kampfe die weitestgehende Unterstützung der Polizei. Jeder Motorwagen wird von Polizisten begleitet und gleichzeitig sind 7000 Polizisten bereit gestellt worden zur Ueberwachung der Stationen und der Strecken.

SEELEUTE.

Kündigung des Tarifvertrags in der deutschen Hochseefischerei. (I.T.F.) Die deutschen Hochseefischereien haben den Tarifvertrag zum 1. Juni 1926 gekündigt und eine Reihe von Abänderungsanträgen gestellt, die alle auf eine Verschlechterung der früheren Arbeitsbedingungen hinauslaufen. U.a. fordern sie die Abschaffung des Fischdeputats und des Jahresurlaubs. Auch der freie Tag soll bei Beibehaltung der tariflichen Liegezeit ganz im Wegfall kommen. Weitere Forderungen sind:

- 5 -

Kleine Nordseedämpfer bis zu 300 Pferdestärken sollen nur mit einem Heizer fahren.

Der Vorabend hoher Festtage soll am 6 Uhr abends beginnen. Haben die Dampfer zu diesem Zeitpunkt 36 oder 48 Stunden gelegen, so sollen sie noch ausfahren können.

Eine Aenderung der Heuern selbst wird nicht beantragt.

Seitens der Seeleutesektion des Deutschen Verkehrsbundes sind Gegenanträge gestellt, die im wesentlichen an den bisherigen Bedingungen festhalten bzw. die alten Forderungen erneuern. U.a. werden unter den Ansprüchen angeführt:

Verteilung des Gesamterlöses aus angebrachten Fischleber- und Roggenmengen. Auszahlung der Heuer nach jeder Reise. Ersetzung des Fischdeputats, das im Ausland nicht gewährt werden kann, mit 4 Mark. Beim Ein- und Auslaufen soll die Arbeitszeit auf See und im Hafen zusammengezählt werden. Für die acht Stunden überschreitende Arbeitszeit sind Ueberstunden zu zahlen. Der Vorabend hoher Feiertage soll morgens um 6 Uhr beginnen. Die Gewährung des Jahresurlaubs soll nicht von der Dienstzeit bei ein- und derselben Reederei sondern von der Dienstzeit in der Hochseefischerei überhaupt abhängig gemacht werden.

In den bisherigen Verhandlungen haben die Reeder einen Teil ihrer Forderungen fallen lassen, doch konnte eine Einigung nicht erzielt werden.

Es scheint, dass die Reeder die Anrufung des Reichsarbeitsministeriums beabsichtigen.

Gewerkschaftliche Stimmen über die Ergebnisse der Neunten Internationalen Arbeitskonferenz. (I.T.F.) Bis zur Stunde liegen gewerkschaftliche Stimmen über die Ergebnisse der Neunten Internationalen Arbeitskonferenz nur aus Holland vor. "De Uitkijk", das Organ der Seeleutesektion des Zentralen Transportarbeiterbundes in Holland, erklärt, dass das Erreichte geringe Bedeutung besitzt und fährt dann fort: Ueber kurzem aber geht es um die Festsetzung der Arbeitszeit der Seeleute. Wir müssen erreichen, dass diese für den Seemann nicht anders und nicht schlechter geregelt wird als für den Arbeiter an Land. Das wird von uns abhängen. Darum rufen wir die Seeleute dringend auf, sich in dem Kampf für eine internationale Regelung hinter die Verbandsleitungen zu stellen und dafür zu sorgen, dass bei der folgenden Internationalen Arbeitskonferenz für seemannische Angelegenheiten die Stimme der Seeleute mächtiger erklinge als je.

Die Presseberichte des Internationalen Gewerkschaftsbundes veröffentlichten zur Neunten Konferenz einen längeren Artikel von Brautigam, dem Vorsitzenden des holländischen Zentralen Transportarbeiterbundes. Brautigam bespricht darin die Vorgänge auf der Konferenz und sieht das wichtigste Ergebnis der Verhandlungen in dem Beschluss, den Verwaltungsrat des I.A.A. zu ersuchen, die Arbeitszeitfrage für Seeleute auf die Tagesordnung der in 1928 stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz zu setzen. "Die Behandlung der Arbeitszeitfrage für Seeleute im Jahre 1928", so fährt Brautigam fort, "darf demnach als gesichert betrachtet werden, was natürlich noch nicht heissen will, dass eine diesbezügl. Konvention angenommen wird. Man muss sich im Gegenteil auf einen heftigen Kampf zwischen den Seeleutevertretern und Reedern gefasst machen. Die gutausgerüstete, internationale Organisation der Reeder wird sich einmütig und kräftig gegen jegliche Regelung der Arbeitszeit zur Wehr setzen. Es wird für die Internationale Transportarbeiter-Föderation einen schweren aber ehrenvollen Kampf absetzen. Möge es sich zeigen, dass sie imstande ist, die internationale Unternehmerorganisation zu übertreffen."