



PRESSEBERICHT

114

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

No. 23

Amsterdam, den 25. November 1926

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

A l l m e i n e s .

Ueber
 Faschistischer Fall auf das Zweigsekretariat der I.T.F. in Rom.
 (ITF) In der Nacht vom 31. Oktober auf 1. November sind faschistische Banden in die Räume des Zweigsekretariats der Internationalen Transportarbeiterföderation in Rom eingedrungen und haben dessen Inventar zertrümmert oder verschleppt. Seitdem sind die Lokalitäten polizeilich gesperrt. Dem Leiter des Zweigsekretariats, Koll. Sardelli, ist der Zutritt zu den Räumen unmöglich gemacht.

Das Hauptsekretariat der I.T.F. in Amsterdam ist sofort nach Bekanntwerden dieses Ueberfalls an den holländischen Aussenminister herantreten mit der Bitte, durch den holländischen Gesandten in Rom bei der italienischen Regierung zu intervenieren, damit Sicherheit geschaffen werde, dass das römische Zweigsekretariat die Arbeiten in Zukunft ungestört fortsetzen könne. Gleichzeitig wurde das holländische Aussenministerium gebeten, die von der I.T.F. gestellten Ansprüche auf Schadenersatz weiterzuleiten und zu unterstützen.

Der Vorsitzende des holländischen Eisenbahnerverbandes, P. Moltmaker, der zugleich Mitglied des holländischen Bureau der I.T.F. ist, hat in seiner Eigenschaft als Mitglied der holländischen Ersten Kammer in derselben Angelegenheit dem holl. Aussenminister folgende Fragen unterbreitet:

"Ist es dem Minister bekannt, dass in der Nacht vom 31. Okt. auf 1. November das römische Zweigbureau der I.T.F. von bewaffneten Faschisten vollständig verwüstet worden ist?"

"Ist es dem Minister bekannt, dass hierdurch Vermögensteile einer in Holland ansässigen Organisation, deren Bureau ausschliesslich aus Holländern besteht, vernichtet worden sind, und dass das Funktionieren des Zweigsekretariats in Rom nicht möglich ist, wenn nicht hinreichende Schutzmassnahmen getroffen werden?"

"Ist der Minister bereit, eine eingehende Untersuchung hierüber einzuleiten und bei Bestätigung der obigen Tatsachen von der italienischen Regierung Entschuldigung über das Geschehene zu verlangen, Schadenersatz zu fordern und gleichzeitig Bürgschaft dafür zu verlangen, dass in Zukunft der Arbeit des römischen Bureau keinerlei Schwierigkeiten mehr bereitet werden?"

Der Minister hat hierauf am 24. November folgende lakonische Antwort erteilt:

"Ueber das, was mit dem Zweigbureau der I.T.F. in Rom geschehen sein soll, ist die Regierung insoweit unterrichtet, als in der Presse Mitteilungen hierüber gestanden haben. Dass hierdurch niederländische Interessen geschädigt worden sind, geht daraus nicht hervor und für die Niederländische Regierung liegt keine Veranlassung zur Vornahme einer Untersuchung vor."

Die Gefahren des Hebens und Tragens schwerer Lasten. (ITF) Bekanntlich haben sich sowohl die Internationale Transportarbeiterföderation wie die Internationale Union der Lebensmittelarbeiter auf früheren Kongressen für ein gesetzliches Verbot der Behandlung schwerer Lasten durch Menschen ausgesprochen und als Höchstgrenze ein Gewicht von 75 Kilo bezeichnet. Medizinisch ist festgestellt, dass die Behandlung höherer Lasten zu schwersten körperlichen Nachteilen führt. In der Praxis wird dieser medizinischen Erkenntnis aber noch wenig Rechnung getragen. So wurde, wie die Internationale der Lebensmittelarbeiter mitteilt, in einer unter den Müller- und Bäckerverbänden der ganzen

Welt angestellten Untersuchung festgestellt, dass in den meisten Ländern noch stets Säcke mit 100 Kg und mehr Gewichtsinhalt verwendet werden. In Paris waren sogar bis vor Kriegsausbruch Säcke mit 159 kg Bruttogewicht allgemein üblich. Die Folgen der hierdurch verursachten Ueberanstrengung der menschlichen Muskeln sind denn auch nicht ausgeblieben, denn wie aus der gleichen Untersuchung zu ersehen ist, sind Verkrümmungen der Wirbelsäule, Brüche usw. bei den Arbeitern in Mühlen und Transportbetrieben viel häufiger als bei den sonstigen Arbeitern. In der Schweiz haben die eidgenössischen Fabrikinspektoren nachgewiesen, dass Brüche bei Mühlenarbeitern in den letzten Jahren immer häufiger geworden sind. Bemerkenswert ist, dass diese schon in verhältnismässig frühem Alter auftreten. So wurden bei Rekrutenprüfungen in der Schweiz unter den geprüften Müllern anderthalb Mal so viel Bruchleiden festgestellt als im Durchschnitt sämtlicher Rekruten. Die gleichen Wahrnehmungen sind auch in andern Ländern gemacht worden.

Holland gegen Ratifizierung der Washingtoner Konvention. (ITF)

In einem dem holländischen Parlament vorgelegten Memorandum hat sich der holländische Arbeitsminister gegen die Ratifizierung der Washingtoner Konvention über die Arbeitszeit ausgesprochen. Zur Begründung dieser Haltung werden eine Reihe von Feststellungen gemacht, die in mehr als einer Hinsicht interessant sind.

Zunächst wird behauptet, dass die holländische Industrie in ihrer Konkurrenzfähigkeit gefährdet würde durch solche Länder, die nicht ratifizieren. Das ist das in den letzten Jahren nur allzu bekannt gewordene Spiel; die Regierung des eigenen Landes ratifiziert nicht, weil die des anderen nicht ratifiziert, folglich ratifiziert keine von allen. Aber der holländische Arbeitsminister geht in seiner Erklärung noch weiter und behauptet, dass auch eine Ratifizierung durch andere Staaten noch nicht die Gewähr dafür bietet, dass diese die Konvention so auslegen wie sie die holländische Regierung nach einmal erfolgter Ratifizierung auslegen würde. Daraus wäre zu folgern, dass die holländische Regierung auch dann noch mit der Ratifizierung zögern will, wenn die Regierungen anderer Länder einmal einen solchen Schritt unternommen haben sollten. Das muss den Argwohn erregen, dass die holländische Regierung doch noch andere Gründe hat, um sich der Ratifizierung zu entziehen und in der Tat braucht man nur die weiteren in dem Memorandum angeführten Beschwerden zu lesen, um die ablehnende Haltung der holländischen Regierung zu begreifen. Der holländische Arbeitsminister macht nämlich in dem selben Memorandum eine Reihe von Einwänden, die direkt den Inhalt der Washingtoner Konvention angehen und verschiedene darin enthaltene Bestimmungen anfechten. Einmal erscheint ihm der Artikel 6, der vorübergehende Ausnahmen von Beratungen mit den Arbeitnehmerorganisationen abhängig macht, als untragbar und zum andern findet er auch, dass der in dem selben Artikel vorgesehene Lohnzuschlag von mindestens 25 % für Ueberstunden, "in verschiedenen Fällen unredlich" ist. Schliesslich erklärt der Minister auch, dass die Konvention unvereinbar ist mit der bestehenden Dienstzeitregelung des Eisenbahnpersonals und dass die Anwendung der Konvention auf das Eisenbahnpersonal zu grosse Kosten mit sich bringen würde.

Damit hat die holländische Regierung die Latze aus dem Sack springen lassen: Holland weigert die Ratifizierung nicht, weil andere Regierungen nicht ratifizieren, auch lehnt es diese nicht ab, weil andere ratifizierende Regierungen der Konvention eine andere Auslegung geben könnten als die holländische Regierung ihr geben würde, sondern die holländische Regierung will von einer Ratifizierung nichts wissen, weil sie an dem konkreten Inhalt der Washingtoner Konvention Anstoss nimmt. Sie ist also Gegner der Ratifizierung, weil sie Gegner der Konvention selbst ist. Dass auch die holländische Regierung durch ihre Vertreter in Washington der Arbeitskonvention zugestimmt und dass sie durch ihren Zutritt zur Internationalen Arbeitsorganisation die feierliche Verpflichtung zur Durchführung der von den Arbeitskonferenzen beschlossenen Konventionen übernommen hat, scheint die Regierung wenig zu kümmern.

E i s e n b a h n e r .

Der neue Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn und die Personalpolitik. (ITF) Der neue Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Dr. Dorpmüller, dessen Wahl seitens der Reichsregierung erst nach längerer Zeit bestätigt worden ist, lud Vertreter der anerkannten Eisenbahnergewerkschaften sowie der Betriebs- und Beamtenräte zum 3. November zu einer Besprechung. Zunächst betonte der Generaldirektor die Notwendigkeit der Zusammenarbeit zwischen Leitung und Personal und gab den Personalvertretern die Zusicherung, dass er die Wünsche und Klagen des Personals stets gern und freudig Rechnung tragen werde. Sein Einfluss in dieser Hinsicht sei jedoch begrenzt und könne sich nur im Rahmen der Wirtschaftlichkeit des Betriebes geltend machen. Dorpmüller beschrieb dann in kurzen Zügen die wirtschaftliche Lage der Deutschen Reichsbahn und erklärte, dass er ungeachtet der Schwierigkeiten versuchen werde, für 1927 Mittel zur Verbesserung der Lage des Personals flüssig zu machen. Auch sei beabsichtigt, die Beförderungstellen zu vermehren und durch die Schaffung von Aufstiegsmöglichkeiten das Vorwärtskommen des Personals zu fördern. Abgesehen von den Werkstätten und vereinzelt Stellen in einigen Direktionen sei jetzt eine Herabsetzung der Kopfzahl nach dem heutigen Stand des Verkehrs, der Technik und der Organisation nicht mehr erforderlich. Hinsichtlich der Bewährungsfrist für die kündbare Anstellung der Beamten in der Besoldungsgruppe I bis IV werde er dem Verwaltungsrat vorschlagen, diese Frist von 20 auf 10 Jahre herabzusetzen, eine Massnahme, die sofort etwa 26 000 Beamten zugute käme. Ferner gab der Generaldirektor zu erkennen, dass in Zukunft die Reichsbahngesellschaft von der "bedauernden Massnahme" der Rücküberführung von kündbaren Beamten in das Arbeiterverhältnis keinen Gebrauch mehr zu machen hoffe, vorausgesetzt, dass die wirtschaftliche Entwicklung dies gestatte. Gegenüber der Reichsbahnarbeiterschaft gebe er die Zusicherung, dass er die mit den Gewerkschaften abgeschlossenen Tarifverträge nach Treu und Glauben durchführen und im Rahmen der wirtschaftlichen Tragbarkeit fortbilden werde.

Im Anschluss an diese Erklärungen wurde den anwesenden Vertretern des Personals Gelegenheit zur Darlegung ihrer Wünsche gegeben. U. a. ergriff hierbei auch der Vorsitzende des "Einheitsverbandes", Koll. Scheffel, das Wort. Scheffel äusserte seine Bedenken darüber, dass erst in 1927 eine Erhöhung der Löhne und Gehälter beabsichtigt ist. Dringend erforderlich sei eine Verkürzung der Arbeitszeit und eine gründliche Aenderung der Dienstdauervorschriften. Zur Zeit betrage die Dienstschrift im Fahrdienst zumeist 14 Stunden und steige teilweise bis 18 Stunden. In Werkstätten, Betrieben und in der Bahnunterhaltung sei die Arbeitszeit zwar geregelter, aber in Anbetracht der heutigen Arbeitsintensivierung seien 9 Arbeitsstunden pro Tag viel zu viel. In den älteren Werkstätten hätte der Krankenstand eine besorgnisweckende Höhe erreicht. Ferner wandte sich Scheffel gegen die Personalordnung und die in die Millionen laufenden Ausgaben der Reichsbahn für Bahnschutz, technische Nothilfe, Sportvereine. Der beste Bahnschutz sei gute und ausreichende Bezahlung, geregelte Arbeitszeit, anständige Behandlung, gesicherte Existenz und die Gewährung von Mitbestimmungsrecht an das Personal. Reichsbahngesetz und Dawesregelung müssten geändert werden. Die einseitige Belastung eines Volks und innerhalb dessen wieder einer besonderen Arbeitnehmergruppe sei nicht länger zu ertragen. Die von dem Generaldirektor ausgesprochene Absicht, den Lohn Tarifvertrag hochzuhalten und weiter auszubauen, wurde von Scheffel warm begrüsst.

In einem Schlusswort dankte Dorpmüller für die von den verschiedenen Personalvertretern bekundete Bereitschaft zum weiteren Zusammenwirken mit der Reichsbahndirektion und betonte nochmals den guten Willen, den Forderungen des Personals Rechnung zu tragen.

Eine Lohnbewegung der österreichischen Eisenbahner. (ITF) Seit längerer Zeit schweben zwischen der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft und der Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen Verhandlungen über von der Gewerkschaft gestellte Lohnforderungen. Über den augenblicklichen Stand dieser Verhandlungen wurde am 18. November in einer Plenarversammlung der Eisenbahnvertrauensmänner

von Wien berichtet. Danach hat sich die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen am 12. November bereit erklärt, den aktiven Bediensteten eine einmalige, ausserordentliche Zuwendung von 25 bis 30 Prozent eines Monatsbezuges, einschl. Ortszuschlag zu gewähren. Ungelöst ist noch die Frage des Mindestgehaltes. Seitens der Gewerkschaftsvertreter wird dessen Erhöhung von 162 auf 170 Schilling gefordert. Sie gingen hierbei von dem Prinzip aus, dass der Lebensstandard gerade der Aermsten der Armen auf eine höhere Stufe gebracht werden müsse. Hinsichtlich der nichtständigen Hilfsbediensteten be- entragte die Gewerkschaft entgegen einem Vorschlag der Generaldirektion, dass die bisherige Spannungsdifferenz zwischen den Festange- stellten und den nichtständigen Hilfsbediensteten einer und dersel- ben Verwendungsgruppe $1\frac{1}{2}$ Prozent zum Nachteil der letzteren nicht überschreiten dürfe.

Die Funktionärversammlung hiess den Bericht nach eingehender Aussprache gut und beauftragte die Gewerkschaftsvortretung, die Verhandlungen unter Zugrundlegung der gestellten Forderungen weiter zu führen.

Eine norwegische Eisenbahngesellschaft kündigt dem gesamten Personal. (ITF) Die Holmestrand-Vittingfoss-Bahn, die ein etwa 30 km langes Eisenbahnnetz in der Nähe von Oslo betreibt, hat dem gesamten Perso- nal zum 6. Dezember gekündigt. Die Gesellschaft hat schon im letzten Betriebsjahr mit Verlust gearbeitet und inzwischen haben sich deren Finanzverhältnisse noch weiter ungünstig gestaltet. Die Gesellschaft hat daher beschlossen, den Betrieb einzustellen. Seitens des Ver- kehrsministerium, das vom Beschluss der Gesellschaft in Kenntnis ge- setzt worden ist, sind Schritte zwecks Sicherstellung des Weiterbe- triebes eingeleitet worden.

Eine Lohnbewegung der Eisenbahner in Finnland. (ITF) Auf einer stark besuchten Delegiertenkonferenz des gegenwärtig 6000 Mitglieder zählenden Zentralverbandes der Eisenbahner Finnlands wurde beschlos- sen, eine kräftige Aktion zwecks Erhöhung der Löhne einzuleiten. Die Konferenz beschloss, bei Nichterfüllung der gestellten Forderungen, in passive Resistenz zu treten.

Transportarbeiter.

Der Deutsche Verkehrsbund im ersten Halbjahr 1926. (ITF) Die anhal- tende wirtschaftliche Depression machte sich auch auf die Entwicklung des Deutschen Verkehrsbundes im ersten Halbjahr geltend. Immerhin konnte der Mitgliederstand mit geringen Schwankungen auf der Höhe von 300 000 gehalten werden. Dagegen brachte die im September stattge- fundene internationale gewerkschaftliche Propagandawoche einen Zu- wachs von rund 6000 Mitgliedern.

Die Zahl der seitens der Gewerkschaft unterstützten Ar- beitslosen betrug 25 107 im Januar, 25 851 im Februar, 26 367 im März, 19 641 im April, 23 722 im Mai, und 23 440 im Juni.

Das Unternehmertum hat nicht gezögert, die ungünstigen Verhältnisse zu einer Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsbedingun- gen zu benützen. Mit geringen Ausnahmen konnten alle diese Angriffe abgewehrt werden. Das Gesamtergebnis dieser Abwehrkämpfe ist die Zu- rückweisung beabsichtigter Lohnherabsetzungen im Wochenbetrage von 220 855 Mark für 90 722 Berufsangehörige und einer wöchentlichen Arbeitszeitverlängerung um 158 637 Stunden für 6895 Berufsangehörige.

In 156 Fällen trat die Gewerkschaft selbst in Lohnbewegun- gen. Hierbei erreichte sie für 55 350 Beteiligte ansehnliche Verbes- serungen der Manteltarif-Bestimmungen, und für 19 650 Beteiligte eine Erhöhung der Wochenlohnsumme um zusammen 25 793 Mark.

Insgesamt wurden im ersten Halbjahr 1926 seitens des Deut- schen Verkehrsbundes 434 Bewegungen geführt.

Der neue Lohntarif für die Deutsche Rheinschiffahrt. (ITF) Nach- stehend veröffentlichen wir den vollständigen Lohntarif für die Deut- sche Rheinschiffahrt, wie dieser ab 29. Oktober in Geltung getreten ist:

1. Gehälter.

	Im Monat: Goldmark	
	Min.	Max.
Für Kapitäne und 1. Maschinisten, Maschi- nisten auf Booten mit einem Maschinisten, Maschinisten auf Güter- und Hafenbooten, Maschinisten auf Kran- u. Leichterschiffen	290.-	345.-
Für Kran- und Flettschiffsführer.....	270.-	320.-
Für Schiffsführer.....	260.-	310.-

Nicht nur die Mindest- und Höchstgehälter werden erhöht um M.20.- im Monat, sondern auch alle dazwischen liegenden Gehälter.

2. Wochenlöhne.

a) Steuerleute mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe.....	51,50 M.
b) Steuerleute mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe.....	48,25 M.
c) Motorbootsführer (mit Patent), Rudergänger, Menageleute auf Dampfern, Matrosen auf Hafenbooten.....	45,75 M.
d) Matrosen auf Güterbooten.....	45,- M.
e) Matrosen auf Kran- und Flettschiffen.....	41,20 M.
f) Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit mehr als 4 Berufsjahren.....	40,- M.
g) Matrosen der übrigen Fahrzeuge mit weniger als 4 Berufsjahren.....	36,50 M.
h) 2. Maschinisten mit mehr als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe.....	51,50 M.
i) 2. Maschinisten mit weniger als 3 Berufsjahren in ihrer Gruppe.....	48,25 M.
k) 3. Maschinisten.....	45,75 M.
l) Heizer mit 6 monatiger Berufstätigkeit....	46,00 M.
m) Heizer ohne 6 monatiger Berufstätigkeit...	42,30 M.
n) Schiffsjungen im 1. Jahre.....	19,70 M.
o) " " 2. "	23,70 M.
p) " " 3. "	27,50 M.

Grosser Stimmengewinn der freigewerkschaftlichen Strassenbahner Wiens. (ITF) Bei den kürzlich stattgefundenen Personalvertretungswahlen der Strassenbahner Wiens hat der Freie Gewerkschaftsverband einen grossen Stimmengewinn erzielt. Gegenüber den Wahlen von 1924 hob sich die Zahl der auf seine Liste abgegebenen Stimmen von 8361 auf 11 273, wodurch sich die Zahl der Mandate des Freien Gewerkschaftsverbandes von 19 auf 22 hob. Dieser Stimmenzuwachs wurde fast ausschliesslich auf Kosten der "Unpolitischen", deren Stimmen von 4580 auf 2234 zurückgingen. Die gleiche Verschiebung des Stimmenverhältnisses ist bei den Wahlen in die Vertrauensmännerausschüsse in den lokalen Dienststellen festzustellen. Vor zwei Jahren hatte der Freie Gewerkschaftsverband insgesamt in allen 29 Dienststellen 8656 Stimmen und 99 Mandate erhalten. Bei den jetzigen Wahlen vereinigte der Verband 11 049 Stimmen auf sich und errang 134 Mandate. Die Unpolitischen verloren 2373 Stimmen und 26 Mandate, während die Christlichen ihre Stimmzahl von 747 auf 823 erhöht haben. Diese erhalten nunmehr vier Mandate gegen bisher eins.

Erhöhung der Hafendarbeiterlöhne in Belgien. (ITF) Infolge des Steigens des Preisindex sind die Hafendarbeiterlöhne in Belgien erhöht worden. In Antwerpen beträgt nunmehr der Mindesttaglohn 46 Franken und der Höchstlohn 56 Franken zuzüglich 1 Franken Brotzuschlag. In Gent ist der Mindest-Taglohn auf 48 Franken erhöht worden.

Ein Streikreferendum unter den belgischen Strassenbahnern. (ITF) Seit einiger Zeit wird in Belgien eine gemeinsame Streikaktion sämtlicher Strassenbahner erwogen, um auf diese Weise eine allgemeine Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu erzielen. Sich von den Schwierigkeiten einer solchen Aktion Rechnung gebend, hat der belgische Strassenbahnerverband ein Referendum unter den Strassenbahnern vorgenommen. Mehr als die Hälfte aller Mitglieder hat sich daran beteiligt. Das Stimmenergebnis ist: 5946 Mitglieder stimmten für, 1290 gegen den Streik, 145 Stimmen wurden blanko abgegeben oder waren ungültig.