



# PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

2. Januar 1928.

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

## Eisenbahner.

### Das National Wages Board für Beibehaltung der gegenwärtigen Meilengeldregelung in England.

(ITF) Das National Wages Board hat zur Frage des Meilengeldes einmütig ein Gutachten abgegeben, das die Beibehaltung der gegenwärtigen Regelung empfiehlt und irgend eine Aenderung als nicht wünschenswert bezeichnet. Wenn die Eisenbahngesellschaften dieser Empfehlung folgen, so wird der von dem Verband der Lokomotivführer und Heizer für Januar angekündigte Streik automatisch hinfällig.

### Die Sprachenfrage auf den Eisenbahnen der Tschechoslovakei.

(ITF) Die Sprachenfrage auf den Eisenbahnen der Tschechoslovakei führt zu einer immer stärker werdenden Beunruhigung des deutschsprechenden Teils der Eisenbahner. Dass die tschechischen Eisenbahnbehörden hierbei selbst mit grosser Strenge vorgehen und rücksichtslos Leute entlassen, die die Prüfung in der neuen Dienstsprache noch nicht bestanden haben, ist bei der ganzen Einstellung der tschochischen Regierung gegenüber der deutschsprachigen Bevölkerung weiter nicht verwunderlich. Merkwürdiger schon ist, mit welcher offener Gehässigkeit die Sprachenfrage von der tschechisch-nationalen Eisenbahnerorganisation "Jednota" benützt wird, um auf eine Entfernung der deutschsprechenden Eisenbahner aus dem Eisenbahnbetrieb anzudringen. Bezeichnend hierfür ist ein in dem Organ dieses Verbandes unter dem Titel "Beendet endlich diese Schande" erschienener Artikel, der eine noch strengere Handhabung der Verordnungen über die Sprachenregelung gegenüber den deutschsprechenden Eisenbahnern fordert und gegenüber der tschechischen Eisenbahnverwaltung sogar noch den Vorwurf erhebt, dass sie zuviel Entgegenkommen zeige. "Ist in der gegenwärtigen Zeit der ständigen Sparsamkeit", fragt das Blatt, "die Bahnverwaltung nicht auf die Idee gekommen, dass die strikte Durchführung der Erlässe über die Sprachenregelung die Möglichkeit zur Ersparung eines sehr bedeutenden Kapitals bietet?" An Deutlichkeit lässt diese Fragenformulierung nichts zu wünschen übrig.

Eine weitere Beunruhigung ist durch die am 15. Dezember erfolgte Annahme einer Gesetzesvorlage über durchzuführende Sparmassnahmen geschaffen, die unter anderem die Entlassung von 10 % der Gesamtzahl der Staatsbediensteten im Verlaufe des Jahres 1925 vorsieht. Sehr begründet fürchtet man in den Kreisen des deutschsprachigen Personals, dass die tschechische Regierung bei der Durchführung dieses Personalabbaues nicht zögern wird, dem von dem Organ der "Jednota" aufgezeigten Weg zu folgen und das Spargesetz zur Säuberung des Staatspersonals von deutschsprachigen Elementen zu verwenden.

Um das Schicksal der luxemburgischen Eisenbahnen.

(ITF) Die Eisenbahnvorlage der luxemburgischen Regierung, derzufolge die luxemburgischen Eisenbahnen einer belgischen Gesellschaft ausgeliefert werden sollen, ist im luxemburgischen parlament auf eine ziemlich kräftige Opposition gestossen, die sich in der Hauptsache auf die Arbeiterschaft stützt. Die Opposition macht gegen den Gesetzentwurf geltend, dass er Belgien übertriebene Kontrollrechte einräume, die mit der Selbständigkeit des Landes nicht zu vereinbaren seien. Bei den bisherigen Teilabstimmungen hat die Regierung nur eine knappe zahlenmässige Mehrheit gefunden.

Die endgültige Personalordnung der deutschen Reichsbahn.

(ITF) Die endgültige Personalordnung der deutschen Reichsbahn, die das Verhältnis der Eisenbahnbeamten regelt, ist wenige Tage vor Jahresschluss erschienen und am 1. Januar in Kraft getreten. U.a. wird darin bestimmt: die Arbeitszeit beträgt wöchentlich mindestens 54 Stunden. Regelmässige Mehrleistungen können innerhalb des Kalenderjahres durch regelmässige Minderleistungen, oder umgekehrt, ausgeglichen werden. Für die Ueberschreitung der wöchentlichen Arbeitszeit wird eine Vergütung nicht gewährt. Gleichzeitig ist das Erscheinen einer "Neuordnung" des Betriebsrätgesetzes und des Beamtenrätgesetzes für die Reichsbahn mit "wichtigen Neuerungen" angekündigt. Dass von dieser "Neuordnung" für das Personal wenig Gutes zu erhoffen, aber alles Schlimme zu befürchten ist, dürfte bei der von der Reichsbahngesellschaft dem Personal gegenüber eingenommenen Haltung kaum zweifelhaft sein.

Eine Lohnbewegung der Eisenbahner im Saargebiet.

(ITF) Die unter der Eisenbahnerschaft des Saargebiets herrschende Unzufriedenheit kam in einer prägnanten Art gelegentlich einer am 21. Dezember stattgefundenen Funktionärsitzung des Deutschen Eisenbahnerverbandes zum Ausdruck. Einmütig wurde beschlossen, bei Ablehnung der erhobenen Forderungen in den Ausstand zu treten. Mit der Regierungskommission eingeleitete Verhandlungen führten zunächst zu dem Ergebnis, dass die Eisenbahner und deren Ehefrauen je 35 Franken und pro Kind je 15 Franken als einmalige Beihilfe ausbezahlt erhielten. Ueber die Neuregelung der Löhne sollen die Verhandlungen erst nach dem 10. Januar stattfinden.

Bewegung der Eisenbahnerlöhne in den Vereinigten Staaten seit 1921.

(ITF) Die Interstate Commerce Commission der Vereinigten Staaten hat kürzlich eine Untersuchung über die Bewegung der Eisenbahnerlöhne angestellt, deren Ergebnis besonders auch deswegen Interesse verdient, weil hierbei eine Unterscheidung zwischen den einzelnen Hauptgruppen und Distrikten gemacht wird. Es betragen die Stundenlöhne in Cents:

	<u>im Osten</u>	<u>im Süden</u>	<u>im Westen</u>
<u>für das Streckenpersonal</u>			
1921 (zweites Halbjahr)	46,4	38,6	43,2
1922	45,3	35,3	41,4
1923	46,8	35,7	41,6
1924 (erste 8 Monate)	47,7	36,4	42,1
<u>für das Werkstättenpersonal</u>			
1921 (zweites Halbjahr)	63,2	58,7	61,1
1922	60,8	54,4	57,5
1923	61,0	52,8	55,4
1924 (erste 8 Monate)	62,3	53,7	56,5

	<u>im Osten</u>	<u>im Süden</u>	<u>im Westen</u>
<u>für das Zug- und Lokomotivpersonal</u>			
1921 (zweites Halbjahr)	72,4	73,4	74,4
1922	72,9	73,4	74,6
1923	73,0	73,3	74,5
1924 (erste 8 Monate)	75,8	75,9	76,0

Wie diese Aufstellung zeigt, sind bei den ersten beiden Personal-kategorien die Löhne stärkeren Schwankungen unterworfen als die bei der dritten. Bemerkenswert ist auch, dass die für 1924 errechneten Stundenlöhne der beiden ersten Kategorien mit einer einzigen Ausnahme (Streckenpersonal im Ostdistrikt) niedriger sind als 1921, während die Löhne des Zug- und Lokomotivpersonals in allen drei Distrikten eine Aufwärtsbewegung erkennen lassen. Besonders auffällig ist aber, dass die im Süddistrikt der ersten beiden Kategorien gezahlten Löhne eine ziemliche Spannung zu den Löhnen im Osten und Westen aufweisen, während das Zug- und Lokomotivpersonal auch im Süddistrikt den östlichen und westlichen Lohnstandard behauptet. Die Erklärung sowohl für diese Erscheinung als für die durch die obige Aufstellung gezeigte Stabilität der Löhne des Zug- und Lokomotivpersonals ist wohl darin zu suchen, dass dieses Personal weitaus besser organisiert ist als die beiden anderen Arbeiter-Kategorien.

#### Eine neue Arbeitskrise in den Vereinigten Staaten?

(ITF) Die grosse Arbeitslosigkeit des Jahres 1921 ist kaum ver-ebbt und schon zeigt sich in den Vereinigten Staaten eine neue grosse Arbeitskrise. So geht aus den Berichten von 6000 typischen Betrieben hervor, dass im August dieses Jahres durchschnittlich 17,2 % weniger Personen beschäftigt wurden als im gleichen Monat 1923. Das würde bedeuten, dass im Verlaufe eines Jahres 3,5 Millionen arbeitslos geworden sind. Auch im Eisenbahnbetrieb wird eine Herabsetzung des Personalstandes um 184,533 Personen, gleich nahezu 10 %, gegenüber August 1923 festgestellt. Die Erklärung für diese Erscheinung wird in der amerikanischen Gewerkschaftspresse in der starken Mechanisierung der Produktion gesehen, die fortwährend Menschen durch Maschinen ersetzt.

#### Die längsten Fahrten ohne Lokomotivwechsel in Amerika.

(ITF) Die längsten Fahrten ohne Lokomotivwechsel in Amerika sind zur Zeit für Schnellzüge: Los Angeles - El Paso (etwa 1300 km.); Parsons-San Antonio (etwa 1090 km.); Kansas City - Denver (1030 km.); für Güterzüge: Del Rio - El Paso (728 km); Sparks - Carlin (622 km).

#### TRANSPORTARBEITER UND SEELEUTE.

##### Erfolgreiche Lohnbewegung im deutschen Transportgewerbe.

(ITF) Unter den Kämpfen, die in den letzten Wochen im deutschen Transportgewerbe stattfanden, ist wohl der dreiwöchige Streik im Kölner Transport- und Hafengewerbe der bedeutsamste. Er endete mit einem Erfolg der Arbeiter, der sich in einer durchschnittlich 10 % betragenden Erhöhung und der Abweisung aller von den Unternehmern geplanten Verschlechterungen der sonstigen Arbeitsbedingungen ausdrückte. Nach dem neuen Lohnabkommen erhalten:

Fuhrleute	35.- Mk. wöchentlich	(früher 31,40)
Kraftfahrer	37.- " " "	" 32,40
Hafenarbeiter	38.- " " "	" 34,50

Die Arbeitszeit beträgt wöchentlich 48 Stunden. Bei Bedarf ist täglich eine Mehrstunde zu leisten, die mit einem Zuschlag von 15 % zu vergüten ist.

#### Zunahme des deutschen Kraftwagenverkehrs.

(ITF) Am 1. Juli 1924 wurden in Deutschland insgesamt 293,188 Kraftfahrzeuge gezählt, was gegenüber dem Stand vom 1. Juli 1923 (212,949) einer Zunahme von 38 Prozent entspricht. Von der Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge waren 132,179 Personenkraftwagen und 60,629 Lastkraftwagen.

#### Streik im Donau-Dampfschiffahrtsbetrieb.

(ITF) Am 16. Dezember sind die im Freien Gewerkschaftsverband organisierten Binnenschiffer bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Süddeutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft in den Ausstand getreten. Der Anlass zu dem Konflikt war die Weigerung der Unternehmer, entsprechend den Forderungen des Freien Gewerkschaftsverbandes eine Weihnachtswendung im einheitlichen Prozentaussmass zu gewähren. Gleichzeitig dürfte die Gewerkschaft bei einem Abschluss des Streiks auch bestrebt sein, die Bezüge des Personals neu zu regeln.

#### Der Beschäftigungsgrad im holländischen Hafenbetrieb.

(ITF) Das dritte Quartal hat in den Häfen von Rotterdam und Amsterdam eine bemerkenswerte Erhöhung der Beschäftigungsgelegenheiten gebracht. Für Rotterdam ist die Zahl der geleisteten Arbeitsschichten der in der Hafenreserve eingeschriebenen unständigen Arbeiter im Juli <sup>um</sup> 18,600 (86%) und im August um 11,600 (42½ %) höher als in den entsprechenden Monaten 1923. Auch die durchschnittliche Zahl der ständigen Arbeiter ist erheblich gestiegen und betrug 4200 gegen 3600 im vorigen Jahr. In Amsterdam ist die Zahl der Schichten der unständigen Arbeiter im dritten Quartal 1924 gegenüber der entsprechenden Zeit des Vorjahres um 33½ % gestiegen.

#### Die 44-Stundenwoche im irländischen Transportgewerbe.

(ITF) In Derry (Irland) hat die Sektion der Transport- und General Workers' Union die Einführung der 44-Stundenwoche im Hafenbetrieb bei gleichzeitiger Erhöhung der Ueberstundensätze durchgesetzt. Dieselbe Forderung ist in einigen anderen irländischen Häfen erhoben worden und bildet Gegenstand schwebender Verhandlungen. Aus allen diesen Häfen wird berichtet, dass der Beschäftigungsgrad gut und damit der Zeitpunkt für die Erreichung besserer Arbeitsbedingungen günstig ist.

#### Konflikt in den Hamburger Seefischerei-Betrieben.

(ITF) Da die bisherigen Verhandlungen über die Forderungen des Personals in den Hamburger Seefischereibetrieben zu keinem Ergebnis geführt haben, ist das Reichsarbeitsministerium um Vermittlung angegangen worden.

#### Der schwedische Chauffeurverband fordert gesetzliche Arbeitszeitregelung.

(ITF) Der schwedische Chauffeurverband hat den Verkehrsminister ersucht, im Parlament eine derartige Aenderung des Arbeitsgesetzes zu beantragen, dass auch die Arbeitszeit der Chauffeure auf der Grundlage eines Maximalarbeitstages von 8 Stunden einheitlich geregelt wird. In seiner Eingabe beruft sich der Verband u.a. auf ärztliche Bekundungen, aus denen hervorgeht, dass die meisten Unglücksfälle auf rein physische und psychische Abspannung zurückzuführen sind.

X X X X X X