



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

3.

30. Januar 1925

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

Eisenbahner.

Die neue Arbeitszeitverordnung für die grossen französischen Eisenbahnnetze.

(ITF). Die seit einiger Zeit angekündigte Arbeitszeitverordnung für die Eisenbahner ist nunmehr erschienen. Gegenüber dem vom "Nationalen Block" eingeführten System bedeutet die Verordnung eine ansehnliche Besserung, ohne indessen restlose Genugtuung in den Kreisen der organisierten Eisenbahnerschaft Frankreichs auszulösen. Vor allem wird bemängelt, dass einige Personalgruppen wie Zugbegleitungspersonal, die Eisenbahner der Nebenbahnen, sowie die Eisenbahner der Protektorate Tunis und Marokko nicht unter die Verordnung fallen. Die Bestimmungen selbst seien zu elastisch und erforderten eine strenge Ueberwachung, um Umgehungen zu verhindern. Als hauptsächlichste Vorteile werden angeführt: Das Prinzip des Achtsturentages ist für das gesamte Eisenbahnpersonal anerkannt. Die Zahl der Arbeitstage im Jahr wird auf 298, das sind 2,384 gegen jetzt 2,504 Stunden festgesetzt. Im Gegensatz zu der bestehenden Verordnung setzt es auch die Dauer der grossen Pausen fest. Die Zahl der Ueberstunden ist von 570 auf 175 herabgesetzt, von denen 100 ausdrücklicher ministerieller Ermächtigung bedürfen.

Ein Sieg der luxemburgischen Eisenbahnerschaft...

(ITF) Der von der Regierung Luxemburgs der Kammer vorgelegte Gesetzentwurf über das Eisenbahnabkommen mit Belgien ist in der entscheidenden Abstimmung am 20. Januar mit 24 gegen 24 Stimmen abgelehnt worden. Ausser den Sozialdemokraten hat auch die rechte Seite des parlaments sowie ein Mitglied der liberalen für die Ablehnung gestimmt. Die Angriffe der Opposition gegen den Entwurf richteten sich ganz besonders gegen den Artikel 4 der Konvention, wonach unter allen Umständen die Mehrheit des Verwaltungsrates der neuen Gesellschaft aus Belgien zu bestehen habe. In diesem Punkte scheint die belgische Regierung im letzten Augenblick selbst nachgegeben zu haben, doch hat sich die Opposition mit der vorgeschlagenen Aenderung nicht zufrieden gegeben. Bemerkenswert ist eine Aeusserung des dissidenten Regierungsanhängers Kohner. Dieser bezeichnete den abgelehnten Vertrag als "die grösste geschäftliche Hintergehung des Jahrhunderts". Das Abstimmungsergebnis ist als ein Sieg des luxemburgischen Eisenbahnerverbandes zu betrachten, der im Verein mit dem luxemburgischen Gewerkschaftsbund und der Arbeiterpartei eine rührige und aufrüttelnde Propaganda gegen diesen Beutezug der internationalen Hochfinanz entfaltet hat.

Mit der Abstimmung vom 20. Januar ist indessen das Schicksal der luxemburgischen Eisenbahnen noch nicht endgültig entschieden. Diese stehen bekanntlich seit 1918 auf Grund einer provisorischen Regelung unter der französischen Verwaltung in Strassburg. Auch dieses Provisorium ist alles andere als ein

idealer Zustand. Es muss also eine neue Regelung gefunden werden und diese wird sehr bedeutend erschwert durch den Umstand, dass nicht so sehr die Interessen des luxemburgischen Volks, als militärische und politische Erwägungen an Luxemburg angrenzender Länder, insbesondere aber auch Interessen der internationalen Hochfinanz, zu der entscheidenden Bedeutung erhoben werden.

Zerstörung der Zentrale des italienischen Eisenbahnverbandes.

(ITF) In der Nacht vom 3. auf 4. ist eine Bande Fascisten in die Zentrale des italienischen Eisenbahnverbandes (Bologna) eingedrungen und hat die gesamte Büroeinrichtung vollständig zerstört. Die Faschisten wandten hierbei die üblichen Methoden an. Sie schlugen das Tor ein, warfen die Möbel auf die Strasse, um sie dann, mit Petroleum übergossen, den Flammen zum Raub zu übergeben. Auch in den Räumen selbst wurden die Möbel in Brand gesteckt. Die Zerstörung ist so vollständig, dass von acht Räumen nicht ein einziger mehr gebrauchsfähig ist. Der Schaden wird auf 150,000 ital. Lire geschätzt. In einem der I.T.F. übersandten Bericht wird von der Leitung des italienischen Eisenbahnverbandes hierzu geschrieben: "Damit ist das mühsame Ergebnis 30-jährigen Wirkens zerstört. Unzerstört indessen bleibt unser Glaube und unser Wille zur Tat. Beides hat uns bisher instand gesetzt, allen Rückschlägen zu trotzen und die begonnene Arbeit fortzusetzen. Wir folgen dabei dem Wunsch der Masse der italienischen Eisenbahnerschaft, die uns durch ihr Vertrauen ehrt".

Lohnregelung für das Speisewagonpersonal des London and North Eastern Railway System.

(ITF) Im Dezember hat eine Neuregelung der Löhne des Speisewagenpersonals des London and North Eastern Railway System stattgefunden, durch die die Wochenlöhne wie folgt festgesetzt wurden:

Köche: 50 sh. im 1. Jahr mit jährlicher Erhöhung bis 60 sh. im 5. Jahr;
 Hilfsköche: 36 sh. im 1. J. " " " 42 sh. " "
 Kondukteur: 32 sh. " 1. J. " " " 36 sh. " "
 Bedienungspersonal: 24 sh. " 1. J. " " " 30 sh. 4. "
 Küchenjunge: 12 sh. " 1. J. " " " 18 sh. 4. "
 Die normale Arbeitszeit darf 120 Stunden in 14 Tagen nicht überschreiten.

Beschäftigungsgrad und Löhne der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten.

(ITF) Die nachstehenden Angaben sind der Novembernummer der Monthly Labour Review entnommen und beziehen sich auf die Eisenbahnen der Klasse A, die alle Gesellschaften umfasst, deren Einnahmen 1 Million Dollar im Jahre überschreiten.

Gruppe	Zahl der Beschäftigten		Lohnsumme in Dollar	
	August 1923	Aug. 1924	Aug. 1923	Aug. 1924
Kanzleipersonal	291,264	281,192	39,091,319	37981460
Bahnunterhaltung u. Streckenbau	471,185	428,917	45,571,541	39138119
Werkstätten- und Magazinpersonal	605,120	520,433	80,756,009	65337960
Stationspersonal	218,823	207,435	26,468,984	25183450
Streckenpersonal	26,498	24,089	4,763,257	4447370
Zugpersonal	344,165	310,633	66,494,687	60325980
Insgesamt:	1.957,055	1.772,704	263,145,797	232,414,352

Zwei bemerkenswerte Tatsachen lassen sich aus dieser Gegenüberstellung ableiten: 1) die Zahl der Beschäftigten im August 1924 gegenüber demselben Monat 1923 ist um 9,42 Prozent zurückgegangen; 2) die zur Auszahlung gelangte monatliche Lohnsumme hat sich in der gleichen Zeit um 11,67 % vermindert.

Den grössten Personalrückgang weist die Gruppe "Werkstättenpersonal und Magazinpersonal" auf (13,99 %). Auf diese Gruppe fällt auch die höchste prozentuale Verminderung der Lohnsumme. Am kleinsten ist der Personalrückgang in der Gruppe "Kanzleipersonal" (3,45%). Diese Gruppe weist auch den geringsten prozentualen Rückgang der Löhne auf (2,83%). (19.09%)

Beschäftigung von Negern auf amerikanischen Eisenbahnen.

(ITF) Eine vom Arbeitsamt der Vereinigten Staaten vorgenommene Erhebung hat ergeben, dass bei den Eisenbahngesellschaften dieses Landes insgesamt 136,035 Neger beschäftigt werden. Von diesen sind 95,713 in der Gruppe "Arbeiter" angeführt. Die Zahl der Lokomotivführer ist 111, die der Heizer 6,478, die der Bremsen 4,485. Zur Gesamtzahl wird bemerkt, dass sich darunter auch ein ansehnlicher Teil weiblicher Neger befindet. Die Eisenbahnen des Staates New York beschäftigen sogar 4 Negerinnen als Telegraphisten.

Einführung der automatischen Kupplung auf den japanischen Staatseisenbahnen.

(ITF) Das japanische Eisenbahndepartement hat beschlossen, auf allen Linien der Staatsbahnen die automatische Kupplung einzuführen. Mit Ausnahme der Linien von Hokkaido soll diese Massnahme bereits am 17. Juli 1925 auf dem ganzen Netz der Staatsbahnen durchgeführt sein.

Wiedereinführung der 44-Stundenwoche auf den Eisenbahnen in Neuseeland.

(ITF) Nach dem letzten Eisenbahnerstreik in Neu-Seeland ist die wöchentliche Arbeitszeit auf 48 Stunden erhöht worden. Gegen diese Massnahme führte der Eisenbahnerverband Beschwerde, was die Regierung veranlasste, die Zustimmung dazu zu geben, dass das Personal in geheimer Abstimmung seinen Willen kundgebe. Gleichzeitig wurde aber betont, dass bei einer Entscheidung für die 44-Stundenwoche die gegenwärtigen, für 48 Stunden geltenden Löhne entsprechend vermindert werden. Die hierauf stattgefundene Abstimmung zeitigte folgendes Ergebnis:

Abgegebene Stimmen	2862
Für 44 Stundenwoche	2151
" 48	682

Die Mehrheit für die 44-Stundenwoche beträgt also 1469 Stimmen. Dieses Ergebnis verdient umso grössere Beachtung, als die Löhne der Eisenbahner auf Neu-Seeland in der letzten Zeit zweimal herabgesetzt worden waren und heute auf einem ziemlich tiefen Niveau stehen. Der Eisenbahnminister von Neu-Seeland hat bekannt gegeben, dass die Regierung dem Abstimmungsergebnis Rechnung tragen und zur Wiedereinführung der 44-Stundenwoche übergehen werde.

Transportarbeiter.

Die Bewegung der Löhne in England während 1924.

(ITF) In den von der Statistik des englischen Arbeitsamtes erfassten Betrieben, die Landarbeiter, Polizisten, Staatsbeamte, Hauspersonal, Laden- und Kanzleipersonal unberücksichtigt lässt, haben im Jahre 1924 2,992,000 Beschäftigte eine Lohnerhöhung im Wochenbetrag von rund £ 610,000 zu verzeichnen. Da in der gleichen Zeit für 487,000 Beschäftigte eine Verminderung der Wochenlohnsumme um rund £ 60,000 eingetreten ist, beträgt die reine wöchentliche Erhöhung der Lohnsumme

gegenüber dem Stand Ende 1923 rund £ 550,000. Von dieser Nettoerhöhung entfallen auf das Transportgewerbe £ 119,700.- Im Jahre 1923 nahm die Lohnbewegung einen direkt umgekehrten Verlauf. In diesem Zeitraum erlitten mehr als 3,000,000 Beschäftigte eine Lohnkürzung von £ 490,000 wöchentlich, während etwa 1,200,000 eine Zunahme von £ 170,000 zu verzeichnen hatten. Insgesamt nahmen also die Wochenlöhne im Jahre 1923 um £ 316,600 ab, von denen mehr als ein Drittel (£ 123,700) auf das Transportgewerbe entfielen. Die Bewegung der Löhne seit 1919 ist aus der folgenden Aufstellung der Ministry of Labour Gazette zu ersehen:

Jahr	Ungefähre Zahl der Beschäftigten, deren Löhne sich		Netto Gesamtbetrag der		Netto Zunahme(+) bzw. Netto Abnahme(-) £
	erhöhten	verminderten!	Erhöhung- gen £!	Herabsetz- ungen £ !	
1919	6,714000	---	2,456000	---	+2,456000
1920	7,796000	---	4,760000	---	+4,760000
1921	78000	7,166,000	13500	6,038000	-6,024500
1922	74000	7,633,000	11500	4,221000	-4,209500
1923	1,202000	3,079000	169000	485600	- 316600
1924	2,992000	487000	611300	61800	+ 549500

Im den Jahren 1919 und 1920 bewegte sich der Lebenshaltungsindex in fortwährend steigender Richtung. Er klommt, wenn man den Index des Jahres 1914 gleich 100 festsetzt, von 220 am 1. Januar 1919 auf 225 am 1. Januar 1920 und erreichte mit 276 im November 1920 seinen Höhepunkt. Von diesem Monat an läuft er fast ohne Schwankungen auf 199 Ende 1921 und 180 Ende 1922 zurück. Das ist auch der Stand am 1. Januar 1925.

Arbeitskonflikte während 1924 in England.

(ITF) Während des Jahres 1924 haben nach den Aufzeichnungen der Ministry of Labour Gazette in Grossbritannien und Nordirland 692 Arbeitskonflikte stattgefunden, bzw. begonnen. An diesen waren insgesamt 613,000 Personen beteiligt. Der hierdurch erlittene Verlust an Arbeitstagen ist 8,312,000. Auf das Transportgewerbe entfallen 80 Konflikte mit 245,000 Beteiligten und einem Verlust von 3,127,000 Arbeitstagen.

Im Jahre 1923 waren 628 Konflikte mit 407,000 Beteiligten und einem Verlust an Arbeitstagen von 10,672,000 zu verzeichnen. Der grösste Verlust an Arbeitstagen durch Arbeitskonflikte fällt in das Jahr 1921 mit 85,872,000 Tagen.

Das Strassenbahner-Syndikat von St. Etienne wieder im französischen Transportarbeiterverband.

(ITF) Der Strassenbahner-Syndikat von St. Etienne, das als eines der ersten die französische Transportarbeiterföderation bei der Spaltung verlassen und sich dem kommunistischen Gewerkschaftsbund angeschlossen hatte, ist jetzt wieder zur Transportarbeiterföderation zurückgekehrt.

Das erste Automobilverkehrsnetz.

(ITF) Ein regelrechtes Automobilverkehrsnetz ist in Italien im Entstehen und dient der Verbindung zwischen Mailand und Varese. Zu diesem Zweck wurden besondere Strassen nach dem Prinzip der Eisenbahnen gebaut unter möglichster Vermeidung von Kurven, sowie mit Unter- und Ueberführungen. Im ganzen umfasst das Netz 86 Kilometer. Gleichzeitig werden noch weiter gehende Pläne erwogen.

Strassenbahnerlöhne in Canada.

(ITF) Ein Kollektivvertrag, der zwischen der Strassenbahnerorganisation von Montreal (Quebec) und der Montreal Tramway Company mit Gültigkeit bis 31. Juli 1927 abgeschlossen worden ist, enthält folgende Bestimmungen über die Löhne:

Wagenführer und Schaffner 1. Jahr 42½ Cents; 2. Jahr 47 Cents; nach zwei Jahren 51 Cents pro Stunde. Für Arbeit an Sonn- und Feiertagen werden die Stundensätze um 5 Cents erhöht. Für Führer von Einmannwagen, Frachtwagen usw. Erhöhung der regulären Sätze um 5 Cents. Personal mit Lehrlingen erhält eine Erhöhung von 3 Cents.

U.a. enthält dieser Tarifvertrag noch folgende Bestimmungen: Beamte der Strassenbahnvereinigungen haben das Recht, mit der Verwaltung über Personalangelegenheiten zu verhandeln; das Personal hat zum und vom Dienst freie Fahrt; die Dienstkleidung ist Wagenführern und Schaffnern kostenlos zu gewähren.

S e e l e u t e .

Der Weltschiffsbau im Jahre 1924.

(ITF) Im Jahre 1924 sind, Lloyds Register zufolge, 924 Schiffe mit 2,247,751 B.T. vom Stapel gelaufen. Von dieser Tonnage entfallen mehr als 64 % (1,439,885) t. auf England und Irland. Die anderen Länder mit grösserem Schiffbau sind wie folgt beteiligt: Deutschland mit 193,952 t, Vereinigte Staaten mit 139,463 t, Italien mit 85,526 t, Frankreich mit 79,685 t, Japan mit 72,757 t, Dänemark mit 63,937 t., Holland mit 63,627 t.

Unter den vom Stapel gelassenen Schiffen befinden sich 87 mit einer Tonnage von mehr als 6,000 t, von denen 21 Schiffe eine Tonnage von 10,000 t oder mehr haben.

Herabsetzung der Eisenbahntarife für Seeleute in Frankreich.

(ITF) Wie der französische Minister für öffentliche Arbeiten erklärt hat, sollen die grossen französischen Eisenbahngesellschaften geneigt sein, die Anregung zur Herabsetzung der Eisenbahntarife für Seeleute, die sich nach ihrer Heimat zu begeben wünschen oder angemustert sind, wohlwollend zu erwägen.

XXVI. Kongress der französischen Seeleute-Föderation.

(ITF) Die französische Seeleute-Föderation (Fédération Nationale des Syndicats Maritimes) hält in den Tagen vom 5. bis 7. Februar in Paris ihren XXVI. Kongress ab.

Der Achtstundentag in der Handelsmarine und das Internationale Arbeitsamt.

(ITF) Während der in der ersten Hälfte Januar stattgefundenen Sitzung des Verwaltungsrates des I.A.A. hat die französische Regierung durch M. Arthur Fontaine die Bitte aussprechen lassen, dass die Frage der Arbeitsregelung in der Handelsmarine auf die Tagesordnung der 1926 stattfindenden internationalen Arbeitskonferenz gesetzt wird. Bei Begründung dieser Bitte wies der französische Delegierte auf die scharfe Konkurrenz im Schiffsfahrtsbetrieb hin. Eine Entscheidung über die französische Bitte wurde bis zur Sitzung im April mit 13 gegen 9 Stimmen vertagt. Die belgischen und englischen Regierungsvertreter haben sich gegen die Behandlung der Frage auf einer internationalen Konferenz ausgesprochen.

Rückgang der Welttonnage.

(ITF) Die englische Zeitschrift "The Compendium" weist darauf hin, dass die Tonnage der Welthandelsflotte in einem Jahre von 65,166,238 t auf 64,023,567 t zurückgegangen ist und dass sich damit der Ueberschuss an Tonnage gegenüber der Vorkriegszeit von 16,076,686 t auf 14,934,015 vermindert hat. Von diesem Ueberschuss würden gut 5 Millionen t dem U.S. Shipping Board gehören, die wahrscheinlich nicht mehr in Dienst gestellt werden. Dasselbe sei wohl der Fall mit einer weiteren Million t anderer Staaten, denn obwohl in der letzten Zeit viele Schiffe abgebrochen werden, seien noch immer 7,769,724 t in der Welthandelsflotte, die mehr als 25 Jahre alt sind.

Der Seeleute und Hafentarbeiterstreik in Australien.

(ITF) Seit Monaten herrscht im australischen Schiffahrtsbetrieb grosse Unruhe, die nacheinander zu einem Streik der Werftarbeiter, der Hafentarbeiter und schliesslich auch der Seeleute geführt hat. Den Anlass der Konflikte bildete einmal die Ueberstundenregelung für die Werftarbeiter, dann der Fortbestand des nichtgewerkschaftlichen, von den Unternehmern noch während des Krieges errichteten Arbeitsbüros in Sidney, und schliesslich der Umstand, dass bisher unter australischer Flagge fahrende Schiffe unter englische Oberhoheit gestellt wurden, um auf diese Weise die Mannschaften zu den schlechteren englischen Bedingungen anmustern zu können.

Während im Werftarbeiterkonflikt eine die Arbeiter befriedigende Lösung bisher nicht erreicht wurde, hatte der Hafentarbeiterstreik die Beseitigung des Arbeitsbüros in Sidney ab 28. Februar durchgesetzt, doch bestand begründete Befürchtung, dass dieses ... unter irgend einer anderen Form weiterbestehen bliebe. Inzwischen soll der Konflikt durch die Annahme eines Schiedsspruches beigelegt worden sein, doch kann dieser jederzeit wieder aufleben, wenn die australische Regierung die von ihrem Ministerpräsidenten Bruce angekündigten drastischen gesetzlichen Massnahmen gegen die Gewerkschaften verwirklichen sollte.

x x x x x x

x x