



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
 FERNSPRECHER 20186

74

18.

28. August 1925.

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

Allgemeines.

Arbeitskonflikte und Bewegung der Löhne in England im 1. Halbjahr 1925. (ITF) Im ersten Halbjahr 1925 haben in England 306 (356) Arbeitskonflikte stattgefunden, an denen insgesamt 131 000 (390 000) Personen beteiligt waren. Die Zahl der verlorenen Arbeitstage ist 953 000 (3 341 000). Die eingeklammerten Zahlen geben die entsprechenden Ziffern für den gleichen Zeitabschnitt 1924 an.

Auf das Transportgewerbe entfallen 22 Konflikte mit 12 000 Beteiligten und 25 000 Arbeitstage gegen 41 Konflikte mit 233 000 Beteiligten und 1 408 000 verlorene Arbeitstage im ersten Halbjahr 1924.

Die Löhne sind im ersten Halbjahr 1925 ziemlich stabil geblieben. Auf 907 000 Personen entfällt eine Zunahme der Wochenlohnsumme von £ 90 800, während 779 000 Personen eine Einbusse von £ 72 800 erlitten. Die Wochenlohnsumme hat sich demnach noch um einen kleinen Betrag gehoben.

Löhne und Arbeitszeiten im australischen Transportgewerbe.

(ITF) Nach den Aufzeichnungen des australischen statistischen Amtes betrug der im Eisenbahn- und Strassenbahnbetrieb Australiens am 31. Dezember 1924 gezahlte durchschnittliche Wochenlohn 96/11 Shilling, im übrigen Landtransport 89/4 Shilling und in der Schifffahrt 97/10. In den ersten beiden Industriegruppen war die wöchentliche Arbeitszeit durchschnittlich 47.89 bzw. 48.35 Stunden. In den einzelnen Staaten waren die Löhne und Arbeitszeiten wie folgt:

		Neu SW.	Vict.	Queensl.	S/Austr.	W. Aust.	Tasmanien
Eisenbahn	Wochenlohn	95/5	99/3	98/8	97/2	93/10	94/1
u. Strassenbahn	Arbeitszeit	48.00	47.49	47.89	48.50	48.00	48.00
	Stundenlohn	1/11 ³ / ₄	2/1	2/0 ³ / ₄	2/-	1/11 ¹ / ₂	1/11 ¹ / ₂
Uebriger Landtransport	Wochenlohn	90/9	88/-	88/3	88/5	89/5	91/0
	Arbeitszeit	48.43	48.47	48.33	48.00	48.00	48.00
	Stundenlohn	1/10 ¹ / ₂	1/9 ³ / ₄	1/10	1/10	1/10 ¹ / ₄	1/10 ³ / ₄
Schifffahrt	Wochenlohn	96/4	99/9	97/7	100/4	96/6	98/10

Im Durchschnitt aller Industriegruppen einschliesslich der Landwirtschaft war der australische Durchschnittslohn 94/3 Shilling, die durchschnittliche Arbeitszeit (ohne Landwirtschaft und Schifffahrt) 46.66 Stunden.

Eisenbahner.

Die Lohnverhandlungen bei der deutschen Reichsbahn gescheitert.
(ITF) Die am 19. und 21. August zwischen Vertretern der Reichsbahnhauptverwaltung und der am Reichsbahn-Lohntarifvertrag beteiligten Gewerkschaften stattgefundenen Verhandlungen über die von den Gewerkschaften verlangten allgemeinen Lohnerhöhungen sind gescheitert. Die Verwaltung hat jedes Entgegenkommen abgelehnt und sich lediglich bereit erklärt, in einigen Gebieten den zurückgebliebenen Lohn durch Ortszulagen mit dem in der Privatindustrie gezahlten Lohn auszugleichen. Die Gewerkschaften lehnten weitere Verhandlungen auf dieser Grundlage ab. Besprechungen, die hierauf unter den beteiligten Gewerkschaften stattfanden, führten zu dem Beschluss, den Reichsarbeitsminister um die Einleitung eines Schlichtungsverfahrens zu ersuchen.

Die Erregung innerhalb der deutschen Eisenbahnerschaft ist allgemein. Seit der letzten Lohnerhöhung sind alle Waren um neun Prozent gestiegen und infolge der neubeschlossenen Zolltarife ist mit einer weiteren Teuerung der Lebenskosten zu rechnen.

Eine beachtenswerte Kundgebung des neuen belgischen Eisenbahnministers. (ITF) Am 13. August gab der neue belgische Eisenbahnminister Anseele in einer Kundgebung bekannt, dass die zwecks Untersuchung der Möglichkeiten einer besseren Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes eingesetzte paritätische Kommission ihre Arbeiten aufgenommen hat. Der Minister verband damit folgende Erklärung:

- 1) dass für das Personal keinerlei Veranlassung zur Beunruhigung besteht,
- 2) dass niemand Entlassung zu befürchten habe, gleichgültig wie immer die sich aus den Arbeiten der Kommission ergebenden Sparmassnahmen lauten könnten.

"Hierfür stehe ich moralisch ein."

"Ich erwarte von allen tatkräftige, vertrauensvolle und loyale Mitwirkung."

Die erwähnte paritätische Kommission ist aus Vertretern der Verwaltung und der Gewerkschaften zusammengesetzt.

Englische Eisenbahner boykottieren eine bestreikte Firma.

(ITF) Da eine Firma in Hull 20 Arbeiterinnen, die um einer Gewerkschaftsversammlung beiwohnen zu können Überzeitarbeit ablehnten, kurzerhand entliess, trat ein grosser Teil der übrigen Arbeiterinnen in Streik. Um dessen Wirksamkeit zu erhöhen, haben die Eisenbahner beschlossen, die Zufuhr von Waren für die Firma abzulehnen.

Dieses Beispiel praktischer Unterstützung in kleinen und lokalen Konflikten steht in England nicht vereinzelt da, sondern ist in den letzten Jahren eine allgemeine Erscheinung geworden. Namentlich greifen die englischen Transportorganisationen sehr oft in solche Konflikte ein.

Transportarbeiter.

Erfolgreiche Lohnbewegung der Hafearbeiter in Hamburg.

(ITF) Am 15. August wurde unter Führung des Deutschen Verkehrsbundes eine Lohnbewegung der Hafearbeiter von Hamburg-Altena, Harburg, Lübeck und den übrigen Nordseehäfen eingeleitet. Gleichzeitig hat auch der Hamburger Hafenbetriebsverein, die Organisation der Unternehmer, den Lohntarif gekündigt mit dem Antrage, die Löhne wie vor dem Kriege für die verschiedenen Berufgruppen zu differenzieren. Bei inzwischen stattgefundenen Verhandlungen wurde zwischen Gewerkschaft und Unternehmerverband eine Verständigung erzielt auf der Basis, dass die gegenwärtigen Tag- bzw. Schichtlöhne um 50 Pfennig erhöht werden. Demnach würde ab 1. September folgende Neuregelung in Kraft treten:

<u>Stauereibetrieb (erste Schicht)</u>	M 7,20	(II. u. III. Schicht)	M. 8,28
<u>Kaibetrieb</u>			
Vorarbeiter (erste Schicht)	M 8,00		
Kaiarbeiter " "	" 7,20	(2. u. 3. Schicht)	M. 8,28
Kranführer u. Kranhandwerker	M. 48,00	wöchentlich	
<u>Hafenschleppschiffahrt</u>			
Schiffer und Maschinisten	M. 48,00	"	

Die letzte Lohnerhöhung war am 1. Mai 1925 in Kraft getreten.

Neuregelung der Löhne im belgischen Lokalbahnbetrieb.

(ITF) Am 19. Juli wurde zwischen dem Strassenbahnersyndikat und der Lokalbahngesellschaft von Ostende, Blankenberghe usw. eine neue Lohnübereinkunft getroffen, wodurch für die belgischen Lokalbahner ein seit einiger Zeit schwebender Konflikt in befriedigender Weise beigelegt worden ist. Die neue Lohnregelung sieht eine Erhöhung der Basis des Teuerungszuschlages (berechnet nach einem Teuerungsindex von 361-380) von Frs. 60.- auf Frs. 80.- im Monat vor. Da der Teuerungsindex gegenwärtig zwischen 481 und 500 liegt, so bedeutet dies, dass nach der neuen Berechnungsbasis der Teuerungszuschlag rd. Frs. 96 gegen bisher rd. Frs. 72 im Monat beträgt.

Registrierung der Hafendarbeiter in London.

(ITF) In London ist Übereinstimmung erreicht hinsichtlich der Zusammensetzung einer aus Unternehmern und Arbeitern bestehenden Kommission, die Empfehlungen des Komitees über die Registrierung der Hafendarbeiter durchführen soll.

Straffere lokale Zusammenfassung der englischen Transportarbeiter.

(ITF) Am 20. August traten in Liverpool die Vertreter von sechs Transportarbeiterorganisationen dieser Stadt zusammen, um in gemeinsamer Beratung die Möglichkeit zu untersuchen, wie ein engeres organisatorisches Zusammenarbeiten zu erreichen ist. Im ganzen waren etwa 20 bis 30 Tausend Mitglieder sowohl lokaler als ländlicher Organisationen vertreten. Vertreter der National Transport Federation, die diese Konferenz einberufen hatte, betonten in ihren Ausführungen die Notwendigkeit, dass der nationale Organisationsapparat durch entsprechende lokale Apparate ergänzt werde. Es ist geplant, ähnliche Konferenzen in allen britischen Hafenstädten und Industriezentren zu organisieren.

Ein neues Lohnabkommen im Londoner Omnibusbetrieb.

(ITF) Die Transport and General Workers' Union führt unter dem Personal der London General Omnibus Company eine Abstimmung herbei über eine neue Übereinkunft, wodurch die gegenwärtigen Löhne bis März 1926 beständig werden. Tritt nach diesem Zeitpunkt eine Änderung im Teuerungsindex ein, so wären die Löhne anzupassen. Die Gewerkschaft hat dieses Abkommen zur Annahme empfohlen.

S e e l e u t e .

Siegreiche Beendigung des Fischerstreiks in La Rochelle.

(ITF) Der Streik der Fischer in La Rochelle ist nach drei Monaten zühen Kampfes Mitte August erfolgreich beendet worden. Noch einen Tag zuvor hatten die Unternehmervertreter die von dem Unterstaatssekretär für Handelsschiffahrt angebotene Vermittlung abgelehnt, wodurch eine Beendigung des Konfliktes in weite Ferne gerückt schien. Diese Haltung hat die Fischerbevölkerung von La Rochelle derart erregt, dass sie die von den in Paris geführten Vermittlungsvorhandlungen zurückgekehrten Unternehmervertreter mit einer grossen Protestkundgebung empfing und sie schliesslich in ihren Häusern belagerte. Angesichts dieser allgemeinen Erbitterung zogen die Unternehmer vor, den Kampf abzubrechen und sich einem Vorschlag zu unterwerfen, den der Vertreter des Unterstaatssekretärs für Handelsschiffahrt einige Tage zuvor unterbreitet hat. Dieser Vorschlag läuft darauf hinaus, dass probeweise auf die Dauer von vier Monaten die Forderungen der Streikenden, soweit sie die Aufbesserung der festen Heuern, der Grundheuern und der Krankenunterstützung angehen, erfüllt werden sollen.

Danach würde folgende Neuregelung der Heuern in Kraft treten: 780 Franken für die zweiten Maschinisten, 720 Franken für die Heizer, 690 Franken für die gewöhnlichen Matrosen, 500 Franken für die Jungmänner und 460 Franken für die Jungen. Die Wiederaufnahme der Arbeit erfolgte am 17. August.

Streik englischer Seeleute. (ITF) Die aufgrund eines Abkommens zwischen den englischen Reedern und dem englischen Seeleuteverband am 1. August in Kraft getretene Herabsetzung der Heuern hat bei einem Teil der englischen Seeleute starke Erregung hervorgerufen und sie veranlasst, die Arbeit zu verweigern. Durch diese Haltung sind einige englische Schiffe gehindert worden, rechtzeitig die Fahrt anzutreten. Der Streik hat sofort auch Fernwirkungen in Australien gehabt, wo nach Ankunft der Schiffe englische Seeleute, unterstützt von den australischen Kollegen, ebenfalls die Arbeit niedergelegt haben. Auch in Süd-Afrika sind englische Seeleute in den Ausstand getreten.

Der Beschäftigungsgrad englischer Seeleute im ersten Halbjahr 1925. (ITF) In den ersten sechs Monaten dieses Jahres sind in der englischen Auslandsschiffahrt insgesamt 254 348 Seeleute angemustert worden. In dem gleichen Zeitabschnitt 1924 war die entsprechende Ziffer 242 146, sodass 12 202 Anmusterungen mehr erfolgt sind. Gleichwohl war der Prozentsatz arbeitsloser versicherter Seeleute am 22 Juni 1925 20% gegen 16.3 % am 23. Juni 1924.

Verschiedenes.

Ein englischer Industriekapitän für die Nationalisierung der Eisenbahnen. (ITF) Sir S. Instone, ein sowohl am Bergbau wie in der See- und Luftschiffahrt stark interessierter englischer Kapitalist, hat vor kurzem die Welt mit einer neuen Erkenntnis überrascht, indem er die Nationalisierung der Eisenbahnen als das Mittel bezeichnete, die gegenwärtige Wirtschaftskrise zu überwinden. Instone bekennt, dass er bisher immer Gegner einer solchen Massnahme war, dass er sie jetzt aber für unbedingt notwendig halte. Die Ueberlegung des Sir Instone lässt sich wie folgt skizzieren: die Nationalisierung würde die Eisenbahnen von einem auf Gewinnerzielung gerichteten Betrieb in eine gemeinnützige Einrichtung verwandeln. Dadurch wäre es möglich die Transportkosten allgemein herabzusetzen und die gesamten Produktionskosten der englischen Industrie zu verbilligen, was automatisch zu einer Hebung der Absatzmöglichkeiten und zur Beseitigung der heutigen Arbeitslosigkeit führt. Die mit dem Plan Instone's verfolgte Absicht wird damit sehr deutlich aufgedeckt; er will auf dem Umweg der Nationalisierung der Eisenbahnen die Schäden der Wirtschaftskrise von der Privatindustrie auf den Staat überwälzen und durch diese Massnahme die Fortsetzung des kapitalistischen Systems in den übrigen Zweigen der Privatindustrie sicherstellen. Sehr zurecht weist der Daily Herald in seiner Besprechung des von Instone aufgerollten Planes darauf hin, dass eine Nationalisierung nicht bei einem Industriezweig halt machen darf, sondern auf alle Wirtschaftszweige ausgedehnt werden muss.

Einführung der Zugtelephonie in Deutschland. (ITF) Innerhalb kurzer Zeit sollen die zwischen Berlin und Hamburg verkehrenden Schnellzüge mit drahtloser Zugtelephonie ausgestattet werden. Hierdurch wird es möglich, vom fahrenden Zuge aus Telefongespräche zu führen. Zu diesem Zwecke werden die Züge und Endstationen mit Sendern und Empfängern ausgestattet. Wird vom Zuge aus gesprochen, so werden die von der Sprache beeinflussten elektrischen Wellen von den Sendeantennen auf dem Wagendach ausgestrahlt, treffen auf die gegenüberliegenden Telegraphendrähte, laufen an diesen entlang und gelangen schliesslich zu dem Empfangsapparat auf der Landstation. Hier werden die ankommenden Zuggespräche auf die Postleitung übergeschaltet und dann im Fernamt der Post ebenso behandelt wie Ferngespräche. Ruft umgekehrt ein Fernsprechteilnehmer den Zug an, so leitet die Post sein Gespräch zur Landstation, die es dem fahrenden Zug zuführt. Es ist auch möglich, von einem fahrenden Zug mit einem andern Zug zu sprechen. Gelegentlich einer Sonderfahrt ist diese Erfindung öffentlich vorgeführt worden. Die hierbei vorgenommenen Sprechversuche sind geglückt. Es wäre zu wünschen, dass diese neue Schöpfung der Technik auch in den Dienst der Sicherheit des Zugverkehrs gestellt wird.