



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

78

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

19.

11. September 1925.

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

Eisenbahner.

Zuspitzung des Lohnkonfliktes im deutschen Eisenbahnbetrieb. (ITF) Der seit einiger Zeit schwebende Lohnkonflikt auf der Deutschen Reichsbahn hat in den letzten Tagen eine Wendung genommen, die zu ernststen Befürchtungen hinsichtlich des weiteren Verlaufs berechtigt. Zu dieser Entwicklung hat wesentlich die seitens des Reichsarbeitsministeriums erfolgte Bestellung eines Schlichters beigetragen, der in den Schiedsgerichtsverhandlungen ganz unverhüllt die Partei der Reichsbahn ergriff. Infolgedessen ergab sich sofort eine gespannte Stimmung zwischen den Vertretern der beiden Parteien, die schliesslich ihren Ausdruck darin fand, dass die Arbeitervertreter unter Protest die Sitzung verliessen, sich aber in einem an den Reichsarbeitsminister gerichteten Schreiben zu jeder etwa gewünschten Aussprache bereit erklärten. Es sollen nunmehr neue Schlichtungsverhandlungen zur Beilegung des Lohnkonfliktes stattfinden.

Inzwischen hat die Reichsbahnverwaltung aus sich heraus diejenigen Lohnerhöhungen vorgenommen, zu denen sie sich bereits während der ersten direkten Verhandlungen mit den Organisationsvertretern bereit erklärt hatte, die aber von diesen als völlig unzureichend bezeichnet worden sind. Im allgemeinen bestehen diese Lohnaufbesserungen in einer Erhöhung der Schichtlöhne um 5 Pfg. pro Tag und einer geringfügigen Erhöhung der Ortslohnzulagen. Diese Neuregelungen traten aber nur für die Arbeiterschaft in den Grosstädten und einigen Eisenbahnzentralpunkten in Kraft. Eine allgemeine Erhöhung der Löhne, wie dies von den Gewerkschaften gefordert wurde, lehnte die Eisenbahnverwaltung bisher ganz entschieden ab, obwohl sie die Notwendigkeit hierzu eigentlich nicht bestreitet. Tatsächlich stehen die von der Reichsbahn gezahlten Löhne teilweise nicht unerheblich hinter den Löhnen vergleichbarer Industrien zurück. So betrug der vom Statistischen Reichsamt herausgegebenen Zeitschrift "Wirtschaft und Statistik" zufolge der Stundenlohn eines gelernten Arbeiters bei der Reichsbahn im Juli 76,9 Pfg., während in der Metallindustrie 86,4 Pfg. gezahlt wurden und der durchschnittliche Stundenlohn gelernter Arbeiter in den wichtigsten Industriegruppen mit 88,0 Pfg. ausgewiesen wird. Schon dieser Vergleich zeigt, dass die deutsche Eisenbahnerschaft mit der von der Reichsbahnverwaltung vorgenommenen Neuregelung der Löhne nicht Genüge nehmen kann. Das Vorgehen der Reichsbahn hat denn auch die unter der Eisenbahnerschaft herrschende Erregung nicht im geringsten zu entspannen vermocht.

Eine sehr merkwürdige Rolle spielt in diesem Konflikt auch die Reichsregierung. Statt alles einzusetzen, um eine Verständigung mit der Eisenbahnerschaft zu erwirken, steift sie der von der Grossindustrie beherrschten Reichsbahnverwaltung direkt und indirekt den Rücken, indem sie darauf hinweist, dass allgemeine Lohnerhöhungen bei der Reichsbahn ihre angekündigte Aktion zwecks Absenken der Preise gefährden könnte. Dabei ist diese

Aktion von vornherein zum Scheitern verurteilt, da die angenommenen Schutzzollgesetze jeder Herabsetzung der Preise entgegenwirken und unvermeidlich schon in aller nächster Zeit eine allgemeine Verteuerung der Lebenshaltungskosten herbeiführen werden.

Beschlagnahme des Organs der Deutschen Eisenbahner in der Tschechoslowakei.

(ITF) Ende August ist eine Nummer des Organs des Deutschen Eisenbahnerverbandes in der Tschechoslowakei von dem Polizeikommissariat Aussig beschlagnahmt worden, weil an einem Aufruf zu einer Protestkundgebung Anstoss genommen wurde. Derselbe Aufruf konnte dagegen in dem Prager "Sozialdemokrat" ohne Beanstandung erscheinen.

Starke Erhöhung der Netto-Einnahmen im amerikanischen Eisenbahnbetrieb.

(ITF) Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten scheinen sich einer guten Entwicklung der finanziellen Betriebsergebnisse zu erfreuen. Es wird festgestellt, dass der gegenwärtige Vorkoch nur wenig hinter dem im Jahre 1923 erreichten Rekord zurücksteht. Die Eisenbahnen I. Kl. hatten im Monat Juni 1925 eine Netto-Einnahme von \$ 91 716 862 gegen \$ 63 809 740 im gleichen Monat 1924.

Transportarbeiter.

Streik der rheinisch-westfälischen Strassenbahner?

(ITF) Auf der am 7. September in Bochum stattgefundenen Konferenz der rheinisch-westfälischen Strassenbahner wurde eine Entschliessung zur Vornahme einer Urabstimmung in den Betrieben angenommen. Durch diese soll festgestellt werden, ob die Strassenbahner bereit sind, durch Arbeitseinstellung eine Aufbesserung der Lohnsätze zu erreichen. Unternehmer und Schlichter hatten die von der Strassenbahnerschaft gestellten Forderungen abgelehnt. Es ist damit zu rechnen, dass sich die Mehrheit der Strassenbahner des ganzen rheinisch-westfälischen Gebiets für den Eintritt in Streik erklären wird.

Der erste Reichstarif für Personenkraftwagenführer in Deutschland.

(ITF) Nach jahrelangen Bemühungen ist es dem Reichsverband der Berufskraftfahrer im Deutschen Verkehrsbund gelungen, den ersten Reichstarif für Personenkraftfahrer zum Abschluss zu bringen. Einsichtlich des Lohnes wird darin gesagt, dass der Kraftfahrer berechtigt sein soll, 5 Prozent über die jeweils für die Personenkraftwagenführer zwischen dem Reichsverband der Berufskraftfahrer und dem Deutschen Reich und Preussen geltenden Tarifvereinbarungen zu verlangen. Über die Versicherung ist folgende Vereinbarung getroffen: die Verbandskraftfahrer werden über alle ihre bestehenden Versicherungen hinaus sondersversichert in einer Unfallversicherung und zwar: bei Todesfall mit 5000 Mark, bei Invalidität (Kapitalabfindung) 5000 Mark und mit 3 Mark Tagesentschädigung für den Fall vorübergehender Arbeitsbehinderung.

Für die Lastkraftfahrer ist ein Reichstarif ebenfalls in Vorbereitung.

Hafenarbeiterstreik auf Java.

(ITF) In Semarang auf Java steht seit einiger Zeit das 1000 bis 1100-köpfige Personal des Fährdienstes im Streik. Die gestellten Forderungen sind:

- 1) Erhöhung der Löhne von 22,50 auf 30,00 Gulden monatlich;
- 2) Abfahrt der Boote um 6 Uhr statt wie jetzt um 5 Uhr;
- 3) Zurückschleppen der nichtarbeitenden Boote um 5 Uhr nachm., andernfalls Vergütung für Ueberarbeit.

Die gegenwärtigen Arbeitsbedingungen sind: Monatslohn 22,50 Gulden; für jede Fahrt 0,50 Gulden extra, sowie wöchentlich rund 600 Grm. Reis. Für Ueberarbeit wird gezahlt: 0,50 Gulden, wenn zwischen 6 Uhr nachm. und Mitternacht, und 1 Gulden, wenn nach Mitternacht bis 6 Uhr morgens gearbeitet wird.

Im ganzen gibt es in Semarang etwa 165 derartige Boote (Frauen), die durchschnittlich mit 5 Leuten bemannt sind.

Die geforderte Lohnerhöhung um 7.50 Gulden wurde rundweg abgelehnt. Hinsichtlich der zweiten und dritten Forderung gab die Direktion des Fährdienstes, die die Arbeitsbedingungen festsetzt, eine ausweichende Antwort. Zur Aufrechthaltung des dringendsten Dienstes sind Kulis herangezogen worden

Betriebsunfälle im Hafen von Antwerpen.

(ITF) Der amtlichen Statistik zufolge ereigneten sich im Hafen von Antwerpen in den ersten fünf Monaten 1925 2810 Arbeitsunfälle. Hiervon entfielen: auf den Monat Januar 554, Februar 495, März 576, April 570, und auf den Monat Mai 615. Fünf Arbeitsunfälle hatten den unmittelbaren Tod zur Folge.

Unfälle im Londoner Strassenverkehr.

(ITF) Nachstehende Zahlen geben eine Uebersicht über die in den Jahren 1923 und 1924 polizeilich registrierten Unfälle im Londoner Strassenverkehr:

Verkehrsmittel, durch das der Unfall verursacht wurde:	<u>Getötete Personen.</u>		<u>Verletzte Personen.</u>	
	1923.	1924	1923.	1924.
Taxameter-Autos	24	26	1,248	1,327
Kraftwagen-Omnibus	101	154	2,822	3,337
Strassenbahnen	25	27	2,353	2,310
Privat-Kraftwagen	184	211	7,106	8,902
Motorräder	39	66	3,562	4,228
Last-Kraftwagen	221	263	4,005	4,624
Fuhrwerke	41	48	2,178	2,122

Im Jahre 1924 wurde die Genehmigung für den Verkehr von 16 738 dem öffentlichen Personenverkehr dienende Fahrzeuge erteilt, und zwar für 8 323 Taxameter, 5392 Omnibusse, 2 774 Strassenbahnwagen und 249 offene Verkehrsfahrzeuge. Von allen erteilten Genehmigungen betrafen nur 288 mit Pferden bespannte Fahrzeuge.

Gegenüber 1923 hat sich die Zahl der Taxameter-Autos um 369 und die Zahl der Omnibus-Kraftwagen um 267 erhöht, während in der gleichen Zeit die Zahl der Droschken um 67, die Zahl der offenen Verkehrsfahrzeuge ebenfalls um 67 und die Zahl der Strassenbahnwagen um 440 zurückgegangen ist. Die Zahl der in 1924 neu genehmigten Motor-Omnibusse ist 1 061, die der neu genehmigten Taxameter-Autos 966. Insgesamt wurden 45 092 Führerausweise erteilt, was gegenüber 1923 eine Vermehrung von 2844 bedeutet.

S e e l e u t e .

Streik englischer Seeleute.

(ITF) Der Streik englischer Seeleute, die sich weigern, die von der National Sailors' and Firemen's Union zugestimmte Herabsetzung der Heuern anzunehmen, ist noch im Gange und scheint sich sogar auszubreiten. Es handelt sich noch um eine inoffizielle Bewegung, die aber seitens der Amalgamated Marine Workers' Union insofern anerkannt worden ist, als diese den streikenden Mitgliedern Unterstützung gewährt. Eine grosse Zahl von Schiffen ist in Australien, Südafrika und Neuseeland infolge der Unmöglichkeit, vollständige Bemannung zu finden, festgehalten. In den britischen Häfen zeigen sich die Streikwirkungen am besten in Southampton, einem der Hauptstützpunkte der Amalgamated Marine Workers' Union. In Südafrika versprach die (aus Nationalisten und Arbeitern bestehende) Regierung anfänglich den Reedern, sie in der Erzwigung der Einhaltung der Verträge zu unterstützen, scheint aber inzwischen ihre Haltung geändert zu haben. In Australien unterstützt die föderative Regierung die Unruhmacher und hat sich sogar die Zustimmung des Parlaments zur Einsetzung einer besonderen Polizei zur Niederhaltung der Streikenden gesichert. Es ist die offenbare Absicht der

föderativen Regierung, die Führer der den englischen Seeleute-streik unterstützenden Australian Seamen's Union des Landes zu verweisen, jedoch hat die Arbeiterregierung in Neu-Südwalles die Ausführung eines solchen Beschlusses zu verweigern angekündigt und bei den anderen Staaten-Regierungen angeregt, eine gleiche Haltung einzunehmen. In Neu-Seeland dehnt sich die Streikbewegung weiter aus. Indessen hat Havelock Wilson, der zur Zeit in Canada weilt, telegraphisch nach England berichtet, dass mehrere Schiffsbesatzungen zur National Sailors' and Firemen's Union übergetreten sind. Im allgemeinen scheint die Meinung unter der englischen Arbeiterschaft zugunsten der Streikenden zu sein. Der augenblicklich in Scarborough tagende Gewerkschaftskongress hat den Empfang einer Deputation streikender Seeleute abgelehnt, aber die Zustimmung zu einer kurzen Vertagung des Kongresses gegeben, um dem früheren Bergbauminister im Arbeiterkabinett und Leiter der Amalgamated Marine Workers' Union, Mr. Shinwell, die Erstattung eines Berichtes über den Streik zu ermöglichen. Shinwell griff in seinen Ausführungen die National Sailors' and Firemen's Union stark an und fand dem Daily Herald zufolge lauten Beifall.

Seeleutestreik in Dänemark.

(ITF) In Dänemark sind die Matrosen der Deutschen Vereinigung für Segelschiffahrt Ende August in den Streik getreten. Insgesamt nehmen an der Bewegung etwa 2000 Leute teil, wodurch 400 Segelschiffe stillgelegt sind. Wie mitgeteilt wird, hat die Vereinigung den Mitgliedern überlassen, selbständig eine Regelung mit dem Personal zu treffen. Einige Unternehmer sollen bereits eine Verständigung mit den Streikenden erzielt haben, während andere erklären, mit Rücksicht auf die schlechte Geschäftslage keine Lohnerhöhungen bewilligen zu können.

Richtigstellung.

Die Bewegung der Heuern in der deutschen Seeschiffahrt seit 1913 (ITF) Die Reichsabteilung Seeleute des Deutschen Verkehrsbandes macht uns darauf aufmerksam, dass die in unserer Notiz über die Bewegung der Heuern in der deutschen Seeschiffahrt (Pressebericht vom 14. August) für 1913 angegebenen Heuersätze der Schiffsoffiziere Höchstheuern, die für 1924 und 1925 angegebenen Sätze aber Mindestheuern sind, die in der Praxis teilweise um 100 Prozent erhöht werden. Ferner wird beanstandet, dass die tariflichen Heuern der Mannschaft um durchschnittlich 5 Prozent als Ueberstundenlohn erhöht wurden, da faktisch in neuerer Zeit sehr wenig Ueberstunden gemacht werden. Unter Berücksichtigung dieser Feststellungen würde sich die veröffentlichte Uebersicht wie folgt ändern:

<u>Deckdienst:</u>	<u>1913.</u>	<u>Dez. 1924.</u>	<u>April 1925.</u>	<u>in % gegen 1913</u>
1. Offizier	230.-	252.-	267.-	116 %
4. Offizier	100.-	119.-	126.-	126 %
<u>Maschinendienst:</u>				
1. Offizier	350.-	368.-	390.-	111 %
4. "	120.-	151.-	160.-	133 %
Bootsmann (grosse Fahrt)	90.-	103.-	110.-	122 %
Bootsmann (Nord- & Ostsee)	87.-	103.-	110.-	125 %
Vollmatrose (Gr.F.)	73.-	84.-	89.-	122 %
Vollmatrose (Nord- & Ostsee)	68.-	84.-	89.-	130 %
Heizer (gr. Fahrt)	83.-	95.-	101.-	121 %
Heizer (Nord- & Osts.)	73.-	95.-	101.-	138 %

Die oben für die Offiziere angeführten Sätze stellen also sowohl für 1913 als für 1924 und 1925 Mindestheuern dar..

Aufgelegte Dampf-Schiffstonnage.

(ITF) Die nachstehenden vergleichende Uebersicht über die aufgelegte Dampfschiff-Tonnage. Sie beziehen sich auf die Brutto-Tonnage und berücksichtigen nur die hauptsächlichsten Länder:

	<u>1. Jan. 1923.</u>	<u>1. Jan. 1924.</u>	<u>1. Jan. 1925.</u>	<u>1. 1926.</u>
Vereinigte Staaten	5.328 000	4 271 000	4 223 000	4 253 000
England	1 010 000	909 000	705 000	1 130 000
Frankreich	730 000	450 000	202 000	219 000
Italien	472 000	427 000	136 000	262 000
Holland	330 000	235 000	65 000	180 000
Norwegen	53 000	50 000	25 000	51 000
Schweden	22 000	..	20 000	40 000
Griechenland	76 000	122 000	24 000	99 000
Japan	99 000	29 000	25 000	36 000
Belgien	170 000	86 000	25 000	68 000
Dänemark	17 000	13 000	..	18 000
Spanien	520 000	128 000	60 000	73 000
Australien	106 000	85 000	166 000	175 000
In fremden Ländern	195 000	83 000	103 000	149 000
Insgesamt	9 128 000	6 888 000	5 780 000	6 753 000

Die unter "in fremden Ländern" angegebenen Zahlen beziehen sich vornehmlich auf Schiffe der oben einzeln angeführten Länder, die in auswärtigen Häfen aufgelegt sind. Nicht weniger als 3 874 000 t der für die Vereinigten Staaten angegebenen aufgelagerten Tonnage entfallen auf die staatliche Handelsflotte dieses Landes. Bei Bewertung der obigen Ziffern ist zu beachten, dass sich die Dampfschiff-Tonnage im vergangenen Jahr um annähernd 1 Million Tonnen vermehrt hat.

Schiffsbau in Russland.

(ITF) Die russische Seeregierung plant in dem am 1. Oktober 1925 beginnenden Jahre für 20 000 000 Rubel (40 Millionen Mark) neue Schiffstonnage zu bauen. In dem Bauprogramm sind/fünf Schiffe von je 3 450 t für Holztransport, 3 Motor-Kühlschiffe von 2 750 t, 2 Passagier-Motorschiffe von 1 370 t, 2 Motor-Tankschiffe von 2 000 t, 2 Motor-Tankschiffe von 2 200 t, 1 Motor-Tankschiff von 5 650 t, 4 Tankschiffe von 3 900 t und 12 andere Schiffe von 90 bis 900 t /vorgesehen.

Verschiedenes.Kraftwagen und Eisenbahn in Amerika.

(ITF) Wie die "Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" berichtet, sind kürzlich in den Staaten des mittleren Westens der Vereinigten Staaten die Vertreter der Eisenbahnen, der Kraftverkehrsgesellschaften und der Geschäftswelt zusammengetreten, um gemeinsam über das Zusammenwirken von Eisenbahn und Kraftwagen zu beraten. Nach eingehender Erörterung kamen die Vertreter zu dem Schluss, dass jedes der beiden Verkehrsmittel sein Arbeitsgebiet habe und dass der Vorteil der Eisenbahn- und der Kraftverkehrsgesellschaften sowohl wie der Allgemeinheit am besten gewahrt würde, wenn beide zusammenarbeiten, und jedes von ihnen die Arbeit übernimmt, für die es am besten geeignet ist. Man kam dahin überein, dass der Kraftwagen mit der Eisenbahn bei der Beförderung von Massengütern und auf weite Entfernungen nicht mit Erfolg in Wettbewerb treten könne, dass er sich aber für kurze Förderweite und für den Speditionsdienst am besten eigne. Es wurde eine Entschliessung angenommen, die das Zusammenarbeiten aller Verkehrsmittel und staatliche Aufsicht über alle dem öffentlichen Verkehr dienenden Unternehmen fördert. Für die Eisenbahnen wurde das Recht in Anspruch genommen, eigene Kraftwagen zu betreiben. Schliesslich ist ein permanenter Ausschuss aus Vertretern der am Verkehr beteiligten Kreise eingesetzt worden.