



PRESSEBERICHT

90

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

21.

9. Oktober 1925.

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

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

Die gegenwärtige Lohnregelung für die holländische Eisenbahnerschaft beständig. (ITF) Der Lohnrat für das Eisenbahnpersonal, der aus fünf Vertretern der Direktion, fünf Vertretern des Personals (2 vom modernen Eisenbahnerverband, 1 vom Röm. Kath. Eisenbahnerverband, 1 vom Prot. Christl. Bund und 1 vom Beamtenverband), sowie ein Vertreter der Regierung zusammengestellt ist, nahm kürzlich zu einem Vorschlag der Eisenbahndirektion Stellung, der eine "Abrundung" der Löhne nach unten bezweckte, sowie zu Gegenvorschlägen der Organisationen, die eine Verbesserung der heutigen Regelung anstrebten. Die Verhandlungen hatten zum Ergebnis, dass der nur eine beratende Körperschaft darstellende Lohnrat sich für eine Regelung aussprach, die die Löhne der unteren Personalgruppen verschlechterte und die Gehälter der höheren Gruppen verbesserte, wobei die höchsten Gruppen besonders begünstigt wurden. Unter dem Personal hat die Tatsache, dass der Vertreter der Beamtenorganisation gemeinsam mit den Direktionsvertretern und gegen die übrigen Personalvertreter stimmte, grosse Entrüstung hervorgerufen. Nach dem Ausspruch des Lohnrates fanden direkte Verhandlungen zwischen der Direktion und den verschiedenen Organisationen statt und diese führten zu dem Ergebnis, dass die gegenwärtige Lohnregelung mit einigen Ab- und Aufrundungen in Kraft bleibt. Es erhalten demnach:

Besoldungsgruppe:	Minimum:	Bestehendes Maximum	Neues Maximum
I (Arbeiter usw.)	f. 1400.-	f. 1635.38	f. 1625.-
II (Pfortner)	1450.-	1726.23	1725.-
III (Blockstellenwärter)	1500.-	1817.09	1825.-
IIIA (Heizer)	1550.-	1930.66	1925.-
IV (Rangierer)	1600.-	1998.80	2000.-
V (Rangiermeister)	1650.-	2135.08	2125.-
VI (Zeichner)	1400.-	1820.-	1800.-
VII (Zugführer)	1700.-	2271.36	2275.-
VIII (Lokführer)	1800.-	2533.44	2525.-
IX	1850.-	2795.52	2800.-
X (Sekretäre)	1900.-	3319.68	3325.-
XI (Stat. Vorst. 3 Kl.)	2250.-	3494.40	3500.-
XII (" " 2 ")	2500.-	3756.48	3750.-
XIII (" " 1 ")	2900.-	4018.56	4100.-
XIV (Werkmeister)	3200.-	4230.64	4300.-
XV (Stat. Vorst. Kl. A)	3600.-	4630.08	4650.-

Wo die Abrundungen Verschlechterungen zur Folge haben, sollen diese nicht gelten für im Dienst befindliches Personal.

In diesem Jahre läuft auch die bestehende Regelung der Arbeitsbedingungen (Rechtslage, Urlaub u. dergl.) ab. Die Direktion liess bereits erkennen, dass sie einige Verschlechterungen einzuführen beabsichtigt. U.a. soll der Mindesturlaub von 14 auf 12 Tage zurückgebracht werden. Zur Begründung weist die Direktion darauf hin, dass die Urlaubsregelung in anderen Ländern ungünstiger ist als in Holland. Diese Behauptung ist jedoch nur zum Teil richtig. Das Schreiben der Organisation ist darauf gerichtet, auch die Arbeitsbedingungen ungeändert in Kraft zu lassen. Es wird erwartet, dass sich später Gelegenheit bietet, Verbesserungen durchzusetzen.

Noch kein Ende des Personalabbaues in Deutschland? (ITF)

Mit Gesetz vom 4. August 1925 ist der Personalabbau bei sämtlichen Reichsverwaltungen eingestellt worden. Im Gegensatz jedoch zu den Reichsverwaltungen, Ländern und Gemeinden sucht die Reichsbahnverwaltung den Abbau fortzusetzen, wobei sie von dem Umstand Gebrauch macht, dass sie formell eine Körperschaft eigener Rechte ist und nicht unmittelbar der Reichsgesetzgebung in Personalsachen untersteht. In einem vor wenigen Tagen an die Reichsbahngesellschaft gerichteten Schreiben hat der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands gegen dieses Vorgehen Protest erhoben und ersucht, den Personalabbau gleichzeitig mit den Reichsverwaltungen einzustellen. Über die bisherigen Wirkungen des Abbaues wird in dem Schreiben folgende Uebersicht gegeben:

	Kopfbestand am		Abgebaut:	
	1.10.1923.	1.4.1925.		
Hoheitsverwaltungen	207 416	161 605	45 811	gleich 22 %
Reichspost	381 715	294 266	87 449	" 22,9 %
Reichsbahn	1 000 690	733 995	266 695	" 26,6 %

Man sieht hieraus, dass das Reichsbahnpersonal von dem Abbau weit mehr betroffen worden ist als das Personal der Reichsverwaltungen. Dabei sind seit 1. April bei der Reichsbahn noch weitere 23 177 Personen entlassen worden.

Die Gesamtzahl der britischen Eisenbahner. (ITF) Einem Ausweis des britischen Transportministeriums zufolge waren in der am 28. März 1925 endigenden Woche 702 062 Personen bei den britischen Eisenbahnen beschäftigt gegenüber 700 573 zur entsprechenden Zeit des letzten Jahres. Dies bedeutet eine Vermehrung um 20 284 Personen gegenüber 1923 und um 25 260 Personen gegenüber 1922. Verglichen mit 1921 ergibt sich jedoch eine Verminderung um 33 800 Personen. Von der für März 1925 genannten Gesamtzahl waren 103 582 höhere Beamte, Aufsichtspersonal u. dergl. Gegenüber 1924 hat sich deren Zahl um 1052 vermindert.

Der durchschnittliche Wochenverdienst des Kanzlei-, Aufsichtspersonals u. dergl. (ohne die Beamten mit einem Jahreseinkommen von £ 500 und mehr) betrug 91 sh 3 d gegenüber 92 sh in 1924. Das im Wochenlohn angestellte Personal hatte ein Durchschnittseinkommen von 67 sh 4 d im Verkehrsdienst und von 69 sh 11 d im Werkstattendienst. In 1924 waren die entsprechenden Durchschnittseinkommen 67 sh 6 d bzw. 68 sh 7 d.

Englisches Lokomotivpersonal verweigert Ueberstunden. (ITF)

Die Southern Railway Abteilung des englischen Lokomotivführer- und Heizerverbandes empfahl kürzlich ihren Mitgliedern, Ueberstunden nach Ankunft in den lokalen Werkstätten abzulehnen, sobald die achtstündige Arbeitszeit erfüllt ist. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Leistung von Ueberstunden in Anbetracht der bestehenden Arbeitslosigkeit einzuschränken sei. Die Empfehlung wurde erstmals am 5. Oktober durchgeführt mit dem Ergebnis, dass die Eisenbahnverwaltung versprach, alles in ihrer Kraft stehende zu tun, um Ueberarbeit zu vermeiden. Die Bewegung des Personals selbst ist inoffiziell, scheint aber die stillschweigende Zustimmung des Lokomotivführer- und Heizer-Verbandes zu besitzen. Eine gleiche inoffizielle Bewegung gegen Ueberarbeit wurde in den Eisenbahn-Lagerhäusern in Liverpool begonnen.

Wiedereinstellung entlassener Eisenbahner in Frankreich.

(ITF) Bis 1. Oktober 1925 waren von den im Verfolg des Eisenbahnerstreiks entlassenen Eisenbahnern wieder eingestellt:

bei den Staatsbahnen 1673 von 2376, bei den Nordbahnen 159 von 2434, bei den Ostbahnen 180 von 2064, bei der Paris-Orleans-Bahn 986 von 6362, bei der Bahn Paris-Lyon-Marseille 671 von 2263, bei der Südbahn 137 von 2663 Entlassenen.

Die Lage der norwegischen Staatsbeamten. (ITF) Nachdem das Parlament dem Antrag der Regierung, den Staatsbeamten (somit auch dem Eisenbahnpersonal) keinen Teuerungszuschlag zu bewilligen, zugestimmt hat, hat sich deren Lage sehr verschlechtert. Der norwegische Eisenbahnerbund hat daher die Initiative zu einer gemeinsamen Konferenz aller Staatsbeamten-Organisationen ergriffen, die am 24. September stattgefunden hat. Alle Teilnehmer waren einmütig in der Erkenntnis, dass nun die gesamte Staatsbeamtenschaft geschlossen

ihre Interessen wahren müsste. Die Konferenz fasste folgende Beschlüsse:

1) Entschieden zu fordern, dass die Regierung sofort mit den Organisationen wegen der früher gestellten Forderung eines Teuerungszuschlages in Verhandlungen tritt;

2) Um den Forderungen Nachdruck zu verleihen, ersucht die Konferenz die Organisationen, möglichst einmütig die gefassten Beschlüsse gutzuheissen. Zur Ausführung der Beschlüsse wird eine Kommission gebildet, die aus je einem Vertreter der den Beschlüssen beitretenen Organisationen zusammengestellt wird. Diese Kommission hat auch die Aufgabe, die zukünftigen Massnahmen zu organisieren und vorzubereiten. Die den Beschlüssen beitretenen Organisationen wählen ausserdem für je 100 Mitglieder einen Vertreter, die zusammen ein Aktionskomitee bilden, das über die Richtlinien der zu ergreifenden Massnahmen beschliesst und die kommende Aktion leitet, nachdem diese von den angeschlossenen Organisationen gutgeheissen worden ist.

3) Die Konferenz betont die dringende Notwendigkeit der Schaffung einer Föderation der Staatsbeamtenorganisationen, die in engem Kontakt mit der übrigen Arbeiterklasse steht.

4) Die Konferenz spricht ihre Entrüstung aus über den Antrag der Beamtenkommission und ermahnt alle Organisationen, diesen Antrag zu bekämpfen, und, wenn dieser Gesetz werden sollte, bei allen Staatsbetrieben den Streik auszurufen zur Verteidigung der Bewegungsfreiheit und des bedrohten Versammlungsrechtes.

Der Eisenbahnerbund sowie der Bund des Postpersonals haben den Beschlüssen der Konferenz bereits zugestimmt.

Lohnregelung für Staatsbeamte in Norwegen während der Militärzeit.

(ITF) Das Parlament hat einem Regierungsantrag zugestimmt, wonach Staatsbeamte, die keine Familienernährer sind, während der Verrichtung von Militärdienst nur ein Drittel des ihnen zustehenden Gehaltes ausbezahlt erhalten. Bisher wurde der volle Lohn gewährt. Der Eisenbahnerbund hat gegen diesen Beschluss protestiert.

Gründung einer Internationale von Eisenbahnbeamten. (ITF)

Am 4. Oktober fand in Antwerpen eine Konferenz von Vertretern verschiedener Eisenbahnbeamten-Organisationen statt, die zur Gründung einer Eisenbahnbeamten-Internationale führte. Nach den offiziellen Angaben sind folgende Organisationen beigetreten:

- 1) Fédération des Syndicats d'Agents de Cadres et Techniciens des Chemins de fer Français et Coloniaux, Sitz Paris, mit 18 000 Mitgliedern;
- 2) Fédération générale des Fonctionnaires et Employés des Chemins de fer, Marine, Télégraphiques et Téléphones, Sitz Brüssel, mit 7000 Mitgliedern;
- 3) Bond van Ambtenaren in dienst by de Nederlandsche Spoorwegen, Sitz Utrecht, mit 3777 Mitgliedern;
- 4) Bayrischer Verkehrsbeamten-Verein, Sitz München, mit 4500 Mitgliedern.

Der letztere Verband war auf der Konferenz nicht vortreten und hat den Beitritt schriftlich angemeldet. Im ganzen würde die Internationale Organisation somit 33 277 Mitglieder zählen.

Der Sitz des Sekretariats soll in Holland errichtet werden. Die genannten vier Organisationen sind in keinem Falle den Gewerkschaftszentralen des betreffenden Landes angeschlossen und nehmen auch keinen Teil an der modernen Gewerkschaftsbewegung.

Transportarbeiter.

Beantragte Verschlechterungen für das Personal der Berliner

Hochbahn. (ITF) Bei Verhandlungen, die Ende September zwischen der Direktion der Berliner Hochbahn und dem Deutschen Verkehrsbund stattfanden, wurden von Unternehmerseite verschiedene Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen für das technische Personal der Hochbahn beantragt. U. a. verlangte die Gesellschaft die Einführung der neunstündigen Arbeitszeit, die Herabsetzung der Bezahlung bei Krankheit von 70 bzw. 90% auf 50 bzw. 70%, sowie Kürzung des Urlaubs für alle Jahresklassen um einen Tag. Als Begründung dieser Verschlechterungen wurde auf angeblichen Verkehrsrückgang und hohe Neubaukosten verwiesen. Seitens der

Organisationsvertreter sind diese Vorschläge abgelehnt worden und da die Direktion an ihnen festhielt, wurden die Verhandlungen abgebrochen.

Konflikt im Berliner Speditionsgewerbe. (ITF) Die Berliner Speditionsarbeiter sind unter Führung des Deutschen Verkehrsbundes in eine Lohnbewegung getreten und forderten eine Erhöhung des Wochenlohnes von 41 auf 55 Mark. (Dieser Lohn wird im Schwerfuhrwerksbetrieb gezahlt). Bei stattgefundenen Verhandlungen haben sich die Unternehmer zu einer Erhöhung um 4 Mark bereit erklärt. Dieses Angebot wurde von dem Personal einmütig abgelehnt und als minimalste Forderung 49 M Wochenlohn bezeichnet.

Erfolgreicher Hafendarbeiterstreik in St. Nazaire (Frankreich).

(ITF) Nach einem Streik von 19 Tagen haben die Hafendarbeiter von St. Nazaire eine Lohnerhöhung durchgesetzt. Der Taglohn des gewöhnlichen Hafendarbeiters beträgt nunmehr 27 Franken. Die Akkordlohnsätze wurden um $12\frac{1}{2}\%$ erhöht.

Der norwegische Unternehmerverband kündigt das Lohnabkommen für 4000 Hafendarbeiter.

(ITF) Der norwegische Unternehmerverband hat das Lohnabkommen mit den Hafendarbeitern, nachdem es erst um einen Monat verlängert worden war, zum 31. Oktober gekündigt. Die Kündigung gilt für den Distrikt Sandnes-Stavanger-Namsos. Ausserdem gilt sie auch für die Hafendarbeiter, die im Dienst der Kohlenimporteure von Oslo stehen, die den Unternehmerverbänden nicht angehören. Im ganzen fallen etwa 4000 Arbeiter unter das gekündigte Abkommen.

Um die Lohnübereinkunft im schwedischen Hafenbetrieb.

(ITF) Die an der Übereinkunft für die Hafenbetriebe Schwedens interessierten Parteien haben sich verständigt, den Kündigungstermin vom 30. September auf 30. November zu verschieben. Dieser Beschluss gilt indessen allein für Südschweden und betrifft im ganzen 25 Hafenorte. Die Zwischenzeit soll zu Verhandlungen über eine Neuregelung des Abkommens, die von beiden Seiten gefordert worden ist, benutzt werden. In Nord-Schweden ist die Lage etwas anders. Dort ist die Übereinkunft am 30. September für folgende Plätze gekündigt worden: Gävle, Hudiksvall, Iggesund, Sundvall und Härnosand, Hiervon sind etwa 1100 Arbeiter betroffen. Ausserdem ist die Kündigung ausgesprochen worden noch für verschiedene kleinere Plätze.

Irlandische Arbeiter bekämpfen eine deutsche Unternehmung.

(ITF) Die Elektrifizierungsarbeiten in Irland sind kürzlich den deutschen Siemens-Schuckert-Werken übertragen worden, die offenbar ihre Rechnung ohne den Transport & General Workers Verband Irlands gemacht hatten. Die Unternehmung verweigerte, mit dem Verband, der die Löhne und Arbeitszeiten anfecht, zu verhandeln und trachtete durch eine Anzeige in einer Dubliner Zeitung 3000 Arbeiter zu einem Wochenlohn von 22 sh mit freiem Quartier bei einer Arbeitswoche von 54 Stunden anzuwerben. Alderman O'Brien, der Generalsekretär des Transport & General Workers Verbandes bezeichnete diese Arbeitsbedingungen als Sklaverei und kündigte an, dass der Verband den Versuch, Kuli-Lebens-Standard in Irland einzuführen, mit allen Mitteln bekämpfen werde. Infolgedessen hat der Verband alles für die Elektrifizierungsarbeiten bestimmtes Material boykottiert. Dies führte zu erregten Szenen. So kam am 5. Oktober der Norddeutsche Lloyd Dampfer "Arabia" mit elektrischem Material in Limerick an. Die Hafendarbeiter lehnten jedoch die Löschung ab, woraufhin der Kapitän versuchte, die Entladung durch die Schiffsbesatzung vornehmen zu lassen. Infolgedessen kam es zu einem Kampfe zwischen Streikenden und Seeleuten, wobei ein deutscher Seemann verletzt wurde.

Die Ausbreitung der Verkehrs-Luftschiffahrt in Grossbritannien.

(ITF) Vom britischen Ministerium für Luftschiffahrt herausgegebene Statistiken zeigen, dass der Gesamtwert der mittels Flugzeugen durchgeführten Exporte und Importe in dem am 31. März 1925 abgelaufenen Jahr £ 1 328 395 betrug gegen £ 883 233 in dem vorausgegangenen Jahr. Der weitaus grösste Teil hiervon entfällt auf den Handel mit Frankreich. Der Personenverkehr mit dem Kontinent zeigt ebenfalls eine Zunahme, doch ist der auf britische Flugzeuge entfallende Anteil von 79 % auf 58 % zurückgegangen.

Die Entwicklung der Luftschiffahrt in Australien.

(ITF) Ueber die Entwicklung der Luftschiffahrt in Australien unterrichtet folgende amtlichen Angaben entnommene Uebersicht:

Vorhandene Flugzeuge	am 31. März 1924 ;	59 ;	am 31.3.25:	60
Beschäftigtes Personal	" " " "	72 ;	" " " "	99
Zahl der Flüge von Juli 1923 - März 1924 ;	von Juli 24-März 1925 :			
	3262		3438	(3461)
Flugstunden	2648		3828	
Flugmeilen	192100		291500	
Passagiere	3475		4353	

S e e l e u t e .

Der Streik englischer Seeleute. (ITF) Der Streik englischer Seeleute dauert noch an. In England ist die Lage wesentlich ruhiger geworden, wozu wahrscheinlich der Umstand beigetragen hat, dass zwei Streikkomitees gebildet worden sind, wovon das eine unter den Auspizien der Amalgamated Marine Workers' Union steht, während das andere eine Vertretung nichtorganisierter Seeleute darstellt. Ausserhalb Englands sind Anzeichen für einen Rückgang der Streikbewegung nicht zu bemerken. In Südafrika, Australien und Neuseeland sahen sich die Unternehmer entgegen ihren früheren Erklärungen gezwungen, mit den Vertretern der Streikenden zusammenzukommen. Die von ihnen unterbreiteten Vorschläge wurden jedoch nicht angenommen. Ein australisches Telegramm, demzufolge die Exporteure dieses Landes angeboten haben, den streikenden Seeleuten die Lohnkürzung von £ 1 zu zahlen, wenn sie die Rückreise antreten, zeigt, dass die Wirkungen des Streiks fühlbar geworden sind. Havelock Wilson, der aus Kanada zurückgekehrt ist, hat die Meinung ausgesprochen, dass der Streik durch von Moskau bezahlte bolschewistische Agitatoren organisiert worden ist und von diesen im Gange gehalten wird, und dass das hauptsächlichste Ziel der Bewegung die Zerstörung der Schiffahrt von Grossbritannien und den vereinigten Staaten sei.

o o

o