



# PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

122

No. 26

Amsterdam, 17. Dezember 1925

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

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

Der Ausspruch des englischen National Wages Board über die Eisenbahnerlöhne. (ITF) Bei den Verhandlungen des National Wages Board machten die englischen Eisenbahngesellschaften zur Begründung ihrer Forderung nach einer allgemeinen Herabsetzung der Eisenbahnerlöhne und-Gehälter geltend, dass die Reineinnahmen der Eisenbahnen von £ 47 000 000 in 1913 auf £ 44 000 000 in 1924 zurückgegangen sind und dass das Jahr 1925 einen weiteren Rückgang auf schätzungsweise £ 36 000 000 bringen werde. In der selben Zeit seien die Lohnsätze um durchschnittlich 125% gestiegen, während der Index der Lebenshaltungskosten um 76% über dem Vorkriegsniveau stände. Die Eisenbahngesellschaften müssten nach einer Erleichterung dieser schweren finanziellen Last trachten. Die mit dem von den zwei der bestehenden drei Eisenbahnergewerkschaften eingereichten Forderungsprogramm verbundenen Mehrkosten wurden von den Eisenbahngesellschaften auf £ 50 000 000 geschätzt, dabei ständen die Personalkosten der Gesellschaft schon jetzt um 153 % über dem Niveau von 1913.

In seinem Gutachten stellte das National Wages Board fest, dass seitens der Eisenbahngesellschaften hinreichende Gründe für eine Verminderung der Löhne und Gehälter nicht geltend gemacht werden konnten und dass andererseits die Eisenbahngesellschaften auf das ihnen seitens der Gewerkschaften unterbreitete Programm unter den gegenwärtigen Umständen nicht eingehen könnten. Dagegen erklärte das National Wages Board, dass solches Personal, das vom 1. Februar 1926 an in den permanenten Dienst übergeht, gleichgültig, ob es sich um neu angestelltes oder aus dem unständigen Stab bzw. den jüngeren Graden des Eisenbahndienstes hervorgehendes Personal handelt, nur die Standard-Grundlöhne ("B"-rates) erhält. (Zur Erklärung sei mitgeteilt, dass durch Uebereinkommen vom 20. März 1920 zwei Serien Lohnsätze aufgestellt worden sind, eine Serie "B", die im allgemeinen eine Mindesterhöhung um 100% über die Vorkriegssätze vorsieht, und eine Serie "A" (Current rates), deren Sätze sich mit dem Steigen und Fallen des Lebenshaltungsindex ändern, aber in keinem Falle unter die Sätze der Serie "B" fallen dürfen. Infolge des Fallens der Lebenshaltungskosten ist die Zahl der "B"-sätze beziehenden Beschäftigten auf 45% des Gesamtpersonals zurückgegangen, während die übrigen 55 % die "A"-Sätze beziehen, deren Differenz zu den entsprechenden "B"-Sätzen pro Woche 1 bis 8 Schilling beträgt.

Der Ausspruch des National Wages Board ist für keine der beiden Parteien bindend. Soweit der Allgemeine Eisenbahnerverband (N.U.R.) in Betracht kommt, wird es sich als notwendig erweisen, eine besondere allgemeine Delegiertenkonferenz einzuberufen, die darüber zu beraten hat, ob die Eisenbahngesellschaft sich mit den gegenwärtig geltenden Arbeitsbedingungen abfinden kann oder nicht. Es ist indessen wahrscheinlich, dass die Einberufung einer solchen Konferenz noch etwas hinausgezögert wird, um abzuwarten, welche Stellung die Gesellschaften gegenüber den

für die Werkstättenarbeiter erhobenen Forderungen einnehmen werden. Für diese Eisenbahnergruppe ist das National Wages Board nicht befugt, einen Ausspruch zu tun. Hiermit soll sich eine demnächst stattfindende Konferenz zwischen Vertretern der Eisenbahngesellschaften und der sechzig oder mehr Gewerkschaften, die Eisenbahnwerkstätten-Arbeiter organisieren, beschäftigen.

Die Lohnverhandlungen mit der Deutschen Reichsbahn erneut gescheitert. (ITF) Nachdem bereits am 7. Dezember Vorbesprechungen zwischen den vertragschliessenden Organisationen der Eisenbahnarbeiter und der Reichsbahngesellschaft stattgefunden hatten, ohne zu einer Verständigung zu führen, fanden am 14. Dezember erneut Verhandlungen statt, wurden aber wieder ergebnislos abgebrochen, da die Reichsbahngesellschaft jede Aufbesserung der Bezüge ablehnte. Es wurde seitens der Gesellschaftsvertreter lediglich die Zusicherung abgegeben, dass die bisher gezahlten Löhne nicht weiter vermindert werden sollen. Die Eisenbahnergewerkschaften traten hierauf zu gemeinsamen Beratungen zusammen. Wahrscheinlich werden sie den Reichsarbeitsminister ersuchen, ein Schlichtungsverfahren in die Wege zu leiten.

Signalübertragung auf die Lokomotive. (ITF) Ueber interessante Versuche, um die Sicherheit auf den deutschen Bahnen von der Aufmerksamkeit des Lokomotivführers unabhängig zu machen, berichtet die "Zeitung des Vereins". U.a. ist, dieser Zeitschrift zufolge, eine drahtlose Einrichtung, die mit Hilfe elektrischer Schwingungen das Signal auf die Lokomotive überträgt, auf der Strecke Berlin-Hannover ausprobt worden. Diese Übertragungseinrichtung soll in vervollkommener Form demnächst auf zwei Strecken in grösserem Umfange zur Anwendung kommen. Ausserdem ist für vier Reichsbahnstrecken in verschiedenen Gebieten eine Ausprobung eines Apparates (Erfinder van Braam) in Vorbereitung, der auf mechanischem Wege durch unmittelbare Berührung eines auf dem Bahnkörper befindlichen mit einem von der Lokomotive herabhängenden Teil arbeitet.

Für die elektrischen Vorortbahnen im Direktionsbezirk Berlin ist bereits eine Einrichtung zur Zugbeeinflussung im Bau. Sie wirkt in der Weise, dass beim Ueberfahren eines Haltesignals die Luftdruckbremse in Tätigkeit tritt und der Fahrstrom abgestellt wird. Die Einwirkung auf die Bremse soll auch auf den Fernbahnen versucht werden, wenn eine entsprechend sichere automatische Übertragungsweise des Signals gefunden ist. Zunächst werde man sich hier mit einem akustisch-optischen Signal auf dem Lokomotivführerstand begnügen.

Betriebsunfälle des Eisenbahnpersonals in den Vereinigten Staaten (ITF) Einem Bericht der Interstate Commerce Commission zufolge wurden im Jahre 1924 bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten durch Betriebsunfälle 976 Eisenbahner getötet und 30 697 Eisenbahner verletzt. Das Zugpersonal ist an diesen Unfällen mit 489 Getöteten und 27 981 Verletzten beteiligt. Beim An- und Abkuppeln wurden insgesamt 93 Eisenbahner getötet und 2022 verletzt.

Lohnforderungen der argentinischen Eisenbahner. (ITF) Da die Lebenshaltungskosten in Argentinien im Laufe der letzten Jahre ununterbrochen gestiegen sind und viele Artikel des notwendigen Bedarfs heute um 100% mehr kosten als 1920, sind die Reallohne der argentinischen Eisenbahnerschaft bedeutend zurückgegangen. Ständiges Drängen der Eisenbahnerorganisationen auf eine entsprechende Erhöhung der Löhne hat bisher zu keinem Erfolg geführt. Infolgedessen hat sich vor kurzem eine Delegation der Eisenbahnerunion zum Präsidenten der Republik begeben und diesen auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass seitens der Regierung Schritte unternommen werden, um eine Erfüllung der von der Eisenbahnerschaft erhobenen Forderungen zu bewirken. Seitens der Eisenbahnerunion scheint ein Streik nicht in Aussicht genommen zu werden. "Glücklicherweise", heisst es in einem Bericht, "brauchen die Eisenbahner nicht zu dem äussersten Mittel eines Streikes zu greifen, um ihre Rechte gegenüber den Gesellschaften geltend zu machen. Unter ihren Kampfmitteln gibt es "die Arbeit nach Vorschrift", die darin besteht, den Verkehr langsamer und teurer zu machen und womit mehr Schaden für die Gesellschaften als für das Publikum verbunden ist."



Der Beschäftigungsgrad in den Häfen Amsterdam und Rotterdam.

(ITF) Im Hafen von Amsterdam betrug die Zahl der im Wochendurchschnitt durch die unständigen Hafentarbeiter verrichteten Schichten im 3. Quartal 1925: 17 341. Im zweiten Quartal 1925 war diese Zahl 14 620 und im 3. Quartal 1924 17 828.

Im Hafen von Rotterdam wurden durch die unständigen Arbeiter der Hafentarbeiterreserve im 3. Quartal 1925 im Wochendurchschnitt 41 789 Arbeitsschichten geleistet. Im 2. Quartal 1925 war die entsprechende Zahl 38 377, und im 3. Quartal 1924 41 448. Die Durchschnittszahl der eingeschriebenen festen Arbeiter dieses Hafens ist im Laufe der letzten zwölf Monate von 4200 auf 4800 gestiegen.

Ausbreitung der Omnibusbetriebe in den Vereinigten Staaten. (ITF)

Einer vom Vorsitzenden der amerikanischen Vereinigung elektrischer Bahnen bekanntgegebenen Uebersicht zufolge, hat sich das Omnibuswesen in den Vereinigten Staaten wie folgt ausgebreitet:

	A n z a h l d e r		
	<u>Omnibusgesellschaften</u>	<u>Streckenki-</u>	<u>Omnibusse</u>
		<u>meter</u>	
August 1923	99	1679	768
August 1924	138	3792	1886
September 1925	249	18 785	4437

Von den 18 785 Streckenkilometern entfallen 3426 auf Städt- und Vorortgebiete, und 9359 laufen über Land. Von den übrigen ist der Wirkungskreis nicht festgestellt.

An der Entwicklung des Omnibuswesens haben die Strassenbahngesellschaften offenbar einen grossen Anteil, denn einem Bericht des Electrical Railway Journal zufolge hat sich die Zahl der Strassenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten und Kanadas, die Omnibusdienste unterhalten, im Laufe des Jahres 1924 von 121 auf 156 erhöht. In der gleichen Zeit hat sich die Zahl der von ihnen in Dienst gestellten Omnibusse verdoppelt.

Wieweit diese Zahlen des Electrical Railway Journal, die sich wie bemerkt auf die Vereinigten Staaten und Kanada beziehen in den oben wiedergegebenen einbegriffen sind, lässt sich nicht erkennen.

Windschutz für Chauffeure auf Lastkraftwagen. (ITF) Auf wiederholtes Andringen der Transportarbeiterschaft hat die Berufsinpektion des Magistrat von Stockholm ersucht, eine Vorschrift dahingehend zu erlassen, dass Lastkraftwagen mit einer Windscheibe versehen werden.

S e e l e u t e .

Der schwedische Gowerkschaftsbund vertritt die Forderungen der Seeleute. (ITF) Der Vorstand des Schwedischen Gowerkschaftsbundes ist beim Departement für soziale Angelegenheiten vorstellig geworden und hat ihm die Wünsche der Seeleute im Hinblick auf die 1926 stattfindende internationale Arbeitskonferenz dargelegt. Die Arbeitervortreter wiesen darauf hin, dass der gegenwärtige Schutz der Seeleute und die Ueberwachung der Gesetze und Verordnungen über die Verhältnisse an Bord äusserst mangelhaft sind und dass zu diesem Zwecke die Schaffung internationaler Konventionen notwendig sei.

Keine Ausweisung der australischen Seeleuteführer. (ITF) Unmittelbar nach den Wahlen zum australischen Bundesparlament hat der Präsident des Staatenbundes die Ausweisung der beiden Führer der australischen Seeleute, Walsh und Johansen, angeordnet. Aufgrund dieser Anordnung sind die beiden sofort verhaftet worden. Walsh und Johansen haben indessen an den Gerichtshof appelliert und dieser hat ihre Beschwerde als berechtigt anerkannt und die sofortige Infreiheitssetzung der beiden angeordnet. Nunmehr haben Walsh und Johansen sowie deren Frauen Privatklage gegen den Ministerpräsidenten Bruce erhoben und für die unrechtmässig erfolgte Verhaftung Anspruch auf Schadenersatz geltend gemacht.

Der Streik der englischen Schiffsmarkonisten. (ITF) Der Streik der englischen Schiffsmarkonisten breitet sich mit jedem Tage weiter aus, da die meisten Markonisten der zurückkehrenden Schiffe sich den Streikenden anschliessen. Infolgedessen gehen die weit-aus meisten Schiffe ohne Markonisten ab. Nach einer am 10. Dezem-ber seitens des Board of Trade gemachten Feststellung sind seit Streikausbruch 178 Schiffe ohne jegliches Telegraphenpersonal, 9 mit ungenügend ausgebildeten Kräften, und 13 Schiffe mit mindo-stens einem Marconisten, aber ohne die vorgeschriebene Zahl, aus-gefahren. Die Gesamtzahl der Streikenden war, dem Daily Herald zu-folge, am 10. Dezember 820, doch hat sich diese Zahl inzwischen wie-der erhöht.

#### Verschiedenes.

Die Entwicklung der Arbeitslöhne in den Vereinigten Staaten. (ITF) Die (amerikanische) Monthly Labor Review vom November veröffent-licht auszugsweise die Ergebnisse der seitens des Bureau of Labor Statistics durchgeführten und soeben beendeten Erhebung über die Entwicklung der Arbeitslöhne in den Vereinigten Staaten. Die Un-tersuchung erstreckt sich auf insgesamt 717 016 Organisierte in 66 der wichtigsten Städte. Danach hat sich das allgemeine Durch-schnittseinkommen von \$ 1,03 pro Stunde im Mai 1924 auf \$ 1,09 pro Stunde gehoben. Demnach war der durchschnittliche Stundenlohn (alle Berufe zusammengenommen) höher als in jedem vorausgegan-nen Jahr und zwar betrug die Zunahme 4,3 % gegenüber 1924, 108,5% gegenüber 1917, 137,9% gegenüber 1913, 152 % gegenüber 1910, und 165,2 % gegenüber 1907.

Führt man die Stundenlöhne auf Wochenlöhne zurück, so ergibt sich folgende prozentuale Zunahme: 3,7 % gegenüber 1924, 97,8 % gegenüber 1917, und 143 % gegenüber 1907. Die Erklärung liegt in der zwischen erfolgten Verkürzung der wöchentlichen Arbeits-zeit. Die regulären Arbeitsstunden waren im Mai 1925 um 1 % geringer als in 1924, um 5,5 % geringer als 1917, um 7 % geringer als 1913, um 8 % geringer als 1910, und um 9,4 % gerin-ger als 1907.