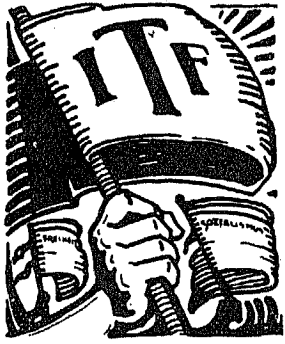


**PRESSEBERICHT**

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186



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

Nr. 2

Amsterdam, den 27. Jan. 1927

Eisenbahner.

Der neue Wirtschaftsplan der Deutschen Reichsbahn.- Weitere Entlassung von Werkstättenarbeitern. (ITF) Der soeben verabschiedete Wirtschaftsplan der Deutschen Reichsbahn für das Geschäftsjahr setzt, wie uns berichtet wird, den Personalstand auf insgesamt 692 500 Köpfe fest, was eine weitere Verminderung des Personals bedeutet. In der Hauptsache dürfte hiervon das Werkstättenpersonal betroffen werden, dessen Gesamtbestand von 114.000 auf 100 000 Personen vermindert werden soll. Diese Absicht hat in gewerkschaftlichen Eisenbahnerkreisen starke Kritik ausgelöst, wobei gegen die Reichsbahnverwaltung der Vorwurf erhoben wurde, dass sie die Privatindustrie zum Nachteil und unter Schädigung ihrer eigenen Betriebe und des in diesen beschäftigten Personals bevorzuge. Dieser Protest hat, wie der "Vorwärts" mitteilen kann, einen Erfolg gehabt insofern, als die Reichsbahnverwaltung den geplanten Personalabbau in den Werkstätten auf 5500 Personen beschränken will.

Bemerkenswert ist noch, dass auch in dem neuen Wirtschaftsplan wieder nicht unbeträchtliche Beträge für die "Technische Nothilfe" und den "Bahnschutz" vorgesehen sind. Beides sind Einrichtungen von sehr zweifelhaftem Charakter, deren Beseitigung durch die Gewerkschaften wiederholt gefordert worden ist. Die Reichsbahnverwaltung scheint aber entschlossen zu sein, an diesen unter allen Umständen festhalten zu wollen. Der für sie ausgeworfene Betrag beläuft sich auf 1 708 750 Mark.

Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands am Jahresende 1926.- (ITF) Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands zählte Ende 1926 210 997 Mitglieder, worunter sich 47 033 Beamte befanden. Gegenüber Ende 1925 hat sich somit der Gesamtstand der Mitglieder um rund 10 000 vermehrt, was angesichts des im Laufe von 1926 durchgeführten Personalabbaus als ein erfreuliches und ermutigendes Ergebnis bezeichnet werden kann. Jedenfalls kann daraus geschlossen werden, dass der Einheitsverband gut gefestigt ist und eine starke Werbekraft besitzt.

Ein Appell an die Oeffentlichkeit englischer Eisenbahner wegen Gefährdung der Betriebssicherheit.- Die starke Zunahme der Eisenbahnunfälle war Gegenstand einer ausführlichen Besprechung des Midland-Distriktsrats des englischen Eisenbahnerverbandes. In einer angenommenen Resolution wurde erklärt, dass die Zunahme der Eisenbahnunfälle zu einem grossen Teile darauf zurückzuführen ist, dass noch stets viele Eisenbahner, namentlich die der Unterhaltung der Strecken und des Rollmaterials, nicht vollzeitig beschäftigt werden. "Wir wünschen", so fährt die Resolution fort, "die allgemeine Oeffentlichkeit auf die ernstlichen Gefahren hinzuweisen, die dieses einer falschen Sparsamkeit entspringende System der Eisenbahngesellschaften für die Verkehrssicherheit zur Folge hat. Wir drängen bei der Oeffentlichkeit darauf an, die Forderung zu erheben, dass die Eisenbahngesellschaften, wenn sie auf einer Erhöhung der Tarife bestehen, auch in jeder Hinsicht für einen einwandfreien Betrieb Sorge tragen."

Verbesserung der Arbeitszeitbestimmungen auf den Staatseisenbahnen in Niederländisch-Indien. - (ITF) Ab 30. Januar 1927 treten bei den Staatseisenbahnen in Niederländisch-Indien zwei neue Reglemente über die Arbeits- und Ruhezeiten, sowie über die Bezahlung von Ueberstunden in Kraft, die gegenüber dem bisherigen Zustand für das Personal in mancher Hinsicht eine Verbesserung bedeuten. U.a. wird die Höchst-arbeitszeit wie folgt festgelegt:

	für Lokomotivpersonal	pro Tag	auf 10 Stunden,
"	Zugpersonal	" " "	13 "
"	Stationspersonal	" " "	12 " auf Stationen mit starkem Verkehr und auf 13 Stunden in andern Fällen.

Innerhalb vier einander folgenden Wochen soll die Höchst-arbeitszeit betragen: 228 Stunden für das Lokomotivpersonal, 220 Stunden für Zugführer, 250 Stunden für Zugsbremsen, und 240 Stunden für das übrige Zugpersonal. Für das Stationspersonal an verkehrsreichen Stationen ist/auf 240 Stunden bemessen.

das Maximum

Folgen übertriebener Ersparnismassnahmen. (ITF) Im September 1924 war auf der Strecke Den Haag-Haarlem unweit Leiden ein Schnellzug auf freier Strecke entgleist, wobei mehrere Personen, darunter ein Obermaschinist und ein Lehrling-Maschinist, den Tod fanden und mehrere andere Personen mehr oder weniger schwer verletzt wurden. Eine von der Eisenbahndirektion vorgenommene Untersuchung stellte fest, dass seitens der Eisenbahnverwaltung kein Verschulden vorgelegen haben konnte, während eine seitens der Eisenbahnergewerkschaft durchgeführte Erhebung zu dem Schluss kam, dass sich die Eisenbahndirektion schwerwiegender Versäumnisse schuldig gemacht habe. Nunmehr wurde der Bericht einer dritten Untersuchungskommission veröffentlicht, die seitens der Regierung zusammengestellt war, dessen Schlussfolgerungen sich in wesentlichen Teilen mit dem Bericht der gewerkschaftlichen Kommission decken und gegen die Eisenbahndirektion den Vorwurf erhebt, dass sie bei den Instandhaltungsarbeiten des Schienenbettes die notwendige Vorsicht haben vermissen lassen. Einmal sei die Mischung des verwendeten Kieses nicht einwandfrei gewesen und zum andern hätten sich bei den verwendeten Streckenarbeitern zu wenig geschulte Leute befunden. Unter fünf Leuten, die einen Monat zuvor an der Unfallstrecke beschäftigt worden waren, befand sich nur ein ständiger Streckenarbeiter. Die andern waren gewöhnliche Tagelöhner.

Die Untersuchungskommission der Regierung bestätigt die bereits von den Gewerkschaften gemachte Feststellung, dass seitens des Zugpersonals wiederholt Klagen über den Zustand der Strecke erhoben worden sind, aber seitens der Eisenbahndirektion nicht die erforderliche Beachtung fanden.

Dieser Eisenbahnunfall ist wieder einmal ein Schulbeispiel dafür, wie übertriebene und rücksichtslose Sparsamkeit einer Eisenbahndirektion -- denn das ist die Erklärung für das festgestellte Missverhältnis zwischen geschulten und ungeschulten Streckenarbeitern - die Verkehrssicherheit gefährdet und zu welchen verhängnisvollen Folgen das ständige Bestreben nach Verminderung der Lohnkosten führen kann.

Lohnkonflikt auf den Südostbahnen der Vereinigten Staaten. (ITF) Wie die amerikanische Railway Age vom 15. Januar berichtet, haben die Gewerkschaften des Zugpersonals (Brotherhood of Railroad Trainmen und Order of Railway Conductors) beschlossen, unter den auf auf den Südostbahnen beschäftigten Mitgliedern eine Abstimmung über die Durchführung eines eventuellen Streiks vorzunehmen. Wie für das übrige Zugpersonal der Vereinigten Staaten war Anfang vorigen Jahres auch für das der Südostbahnen eine allgemeine Erhöhung der Löhne gefordert worden. Die Verhandlungen kamen dann auf einen toten Punkt. Dagegen fällt das auf Grund der neuen Railway Labor Act gebildete Schiedsgericht im November für die Ostbahnen einen Spruch, der dem Zugpersonal dieses Netzes eine allgemeine Lohnerhöhung im Ausmass von 7½ % zuerkannt hat. Unter Bezugnahme auf diesen Schiedsspruch haben die beiden Gewerkschaften

9

nun ihre frühere Lohnbewegung wieder aufgenommen und fordern eine entsprechende Lohnerhöhung auch für das Personal der Südostbahnen.

### Transportarbeiter.

Neuabschluss des Tarifvertrages für einen Teil der deutschen Binnenschifffahrt. (ITF) Der von beiden beteiligten Parteien gekündigt gewesene Tarifvertrag für die Binnenschiffer der Elbe, Oder und der märkischen Wasserstrassen ist nach langwierigen Verhandlungen erneuert worden. Die Unternehmer hatten eine Reihe von Verschlechterungen beantragt, die aber von dem Personal abgewiesen werden konnten. Der neue Tarifvertrag baut sich im wesentlichen auf den Bestimmungen des alten Vertrags auf und schliesst darüber hinaus noch einige kleine Verbesserungen für das Personal ein. U.a. sind folgende Bestimmungen neu in den Tarifvertrag aufgenommen worden:

die eineinhalbstündigen Vorbereitungsarbeiten werden mitbezahlt, wenn über eine halbe Stunde gearbeitet wird;  
die Vergütung für das vorübergehende Mitfahren auf andern Schiffen ist von einem Drittel auf einen halben Taglohn erhöht;  
bei Arbeiten an Sonntagen an den Stationen ist für jede gearbeitete Stunde der Sonntagsüberstundensatz zu zahlen mit der Massgabe, dass mindestens 8 Stunden bezahlt werden.

Die Unternehmergruppe der Oderschifffahrt hat noch Vorbehalte gemacht, so dass der Abschluss des Tarifvertrages für dieses Gebiet noch fraglich ist.

Telegraphisten auf grossen Flugzeugen. (ITF) Wie der Daily Herald mitteilt, sollen nunmehr alle Flugzeuge, die zehn Personen und mehr mitführen, von ausgebildeten Marconisten begleitet werden, sodass der Flugzeugführer seine Aufmerksamkeit ganz der Führung des Flugzeugs widmen kann. Eine weitere Erneuerung ist, dass Gespräche vom Flugzeug aus unter Verwendung von Morsezeichen geführt werden sollen. Nach den gesammelten Erfahrungen sollen die radiotelephonisch geführten Gespräche infolge der grossen Ausbreitung des Radiodienstes zu vielen Störungen ausgesetzt sein. Der Uebergang zur Verwendung von Morsezeichen entspricht einem Beschluss der Internationalen Kommission für Luftschifffahrt.- Die englische Luftschifffahrtsgesellschaft "Imperial Airways Ltd." lässt bereits Flugzeug-Mechaniker als Marconisten ausbilden.

Zur Lage der Hafendarbeiter in Finnland. (ITF) Der Hafendarbeiterverband Finnlands entfaltet seit einiger Zeit eine lebhaftere Tätigkeit mit dem Ziele, die Löhne zu erhöhen und dem gegenwärtigen vertragslosen Zustand ein Ende zu machen. Zu diesem Zwecke wurde mit Zustimmung der finnländischen Gewerkschaftszentrale ein Vertragsentwurf ausgearbeitet, der nunmehr den Unternehmern vorgelegt werden soll.

Gegenwärtig sind die Arbeitslöhne sehr niedrig. Während im Vergleich zu 1914 die Lebenshaltungskosten um etwa das vierzehnfache gestiegen sind, haben sich die Hafendarbeiterlöhne im allgemeinen nur auf das Zehnfache gehoben.

Insgesamt gibt es in Finnland etwa 15 000 Hafendarbeiter, von denen neun Zehntel mit Holzverladungen beschäftigt werden. Die Zahl der jeweils Beschäftigten ist infolge der Saisoneinflüsse starken Schwankungen unterworfen. So ist im den Wintermonaten der Hafenverkehr im wesentlichen auf Åbo und Hangö beschränkt.

Die Organisation der Hafendarbeiter ist in erfreulicher Aufsteigen begriffen. Ihr Mitgliederstand betrug im April 1926 4705, hob sich bis 1. Oktober 1926 auf 5697 und bis Anfang 1927 auf 6500.

Sollten die Anstrengungen der Gewerkschaften, zum Abschluss eines Tarifvertrages zu kommen, fehlschlagen, so ist mit dem Ausbruch eines offenen Konfliktes zu rechnen.

S e e l e u t e .

Die Tarifverträge in der Seeschifffahrt Skandinaviens gekündigt. (ITF) Zur Zeit sind alle in Schweden, Dänemark und Norwegen in der Seeschifffahrt abgeschlossenen Tarifverträge gekündigt. Während in den ersten beiden Ländern die Kündigung durch die Gewerkschaften vorgenommen worden ist, waren in Norwegen die Reeder der angreifende Teil.

In Schweden ist die Kündigung erfolgt, weil die beiden beteiligten Gewerkschaften in die zu schliessenden neuen Verträge eine Garantie gegen Verlängerung der Arbeitszeit aufgenommen haben wollen. Anlass hierzu gab ein im vorigen Jahr vom schwedischen Parlament verabschiedetes Gesetz, das die Erhöhung der Arbeitszeit im Hafen von 8 auf  $8\frac{1}{2}$  Stunden zulässt. Ferner wollen sich die Gewerkschaften gegen einige weitere Verschlechterungen sichern, die sich möglicherweise aus der Durchführung des genannten Gesetzes ergeben könnten. Darüber hinaus haben die Seeleuteverbände Lohnforderungen geltend gemacht und eine Erhöhung der Monatsheuer um durchschnittlich 10 Kronen beantragt. Andererseits fordern die Reeder eine Herabsetzung der Heuern um 10 bis 15 Prozent und die Ausserkraftsetzung einiger allgemeiner Vertragsklauseln, die sich zum Vorteil der Seeleute ausgewirkt hatten.

In Dänemark wurde die Kündigung der Verträge von der Forderung nach einer Revision der Bestimmungen über das Gleitlohnsystem begleitet. Die bisherige Regelung hat die Seeleute unbefriedigt gelassen.

In Dänemark laufen die Verträge am 1. April, in Schweden bereits am 1. Februar ab.

In Norwegen, wo die Reeder die Vertragskündigung vorgenommen haben, ist bisher über die Motive, die zu diesem Schritt geführt haben, nichts bekannt geworden. Jedenfalls sind bis jetzt seitens der Reeder keine Forderungen gestellt worden. Die Seeleute rechnen damit, dass eine Verschlechterung der Löhne geplant wird. Die Vertragskündigung erfolgte sowohl für die nationale Küstenschifffahrt als für die internationale Seeschifffahrt. Im ersteren Falle läuft der Vertrag am 1. April, im andern Falle am 1. Februar ab.

Sitzung der Paritären Maritimen Kommission. (ITF) Die Paritäre Maritime Kommission fasste auf ihrer in der zweiten Januarhälfte in Genf stattgefundenen Sitzung mit Stimmenmehrheit den Beschluss dem Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes vorzuschlagen im Jahre 1928 eine spezielle Konferenz zur Behandlung von Seeschifffahrtsfragen abzuhalten und hierbei auch die Frage der Arbeitszeitregelung auf die Tagesordnung zu setzen. Wie die Presse berichtet, kam die Mehrheit zugunsten dieses Beschlusses dadurch zustande, dass der Vertreter der französischen Reeder mit den fünf Arbeiterdelegierten stimmte, unter denen sich auch der Generalsekretär der Internationalen Transportarbeiterföderation, Edo Fimmen, befand.

Der Einfluss des englischen Bergarbeiterstreiks auf die Bewegung der Schiffsfrachten. (ITF) Zu den grössten Nutzniessern des englischen Bergarbeiterstreiks gehören die Trampreedereien. Die braun liegende Kohlenproduktion in England machte die Einfuhr gewaltiger Kohlenmengen aus dem Ausland, namentlich aus den Vereinigten Staaten und aus den Kohlenländern des Kontinents erforderlich, was sich ungeachtet des vorhandenen grossen Tonnage-Ueberschusses der Welt-handelsflotte rasch auf die Höhe der Frachtmätze auswirkte und diese namentlich im September und Oktober auf ein seit 1921 nicht mehr erreichtes Niveau emporschnellen liess. Sehr sprechend kommt dies in den Indizeszahlen die der englische "Economic Commission" veröffentlicht zum Ausdruck. Danach war der Schiffsfrachtenindex im Juli 1926 um 16% höher als im Durchschnitt der Jahre 1925-1926. Dagegen war der Unterschied im August 1926 rund 23%, im September 1926 31% und schnellte dann im Oktober auf 83% und im November gar auf rund 97% an. Das bedeutet, dass die Trampfrachten in den Monaten Oktober und November um über 50% über dem Stande vom Juli 1926 lagen. Prozentuell am stärksten war die Frachterhöhung im Verkehr mit Europa und Nordamerika.

Der Monat Dezember brachte dandem unvermeidlichen Rückschlag. Gegenüber dem Monat November fiel der Gesamtfrachtenindex von 196,6 auf 147,2.