

PRESSEBERICHT

22

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 5

Amsterdam, den 10. März 1927

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

Eisenbahner.

Die Betriebsergebnisse der englischen Eisenbahnen in 1926, (ITF)
Es war vorauszusehen, dass der lange Arbeitskonflikt im englischen Bergbau starke Rückwirkungen auf die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen des Landes haben muss. In welchem Umfang dies der Fall war, lässt sich aus den nunmehr für das ganze Jahr 1926 vorliegenden Einnahmen- und Ausgaben-Ziffern schliessen. Das Gesamt-Betriebsergebnis der vier grossen Eisenbahngesellschaften bewegte sich seit der vollzogenen Verschmelzung wie folgt: (in Tausend £)

Jahr	Brutto-Einnahmen	Ausgaben	Netto-Einnahmen "/
1923	217 506	176 960	48 248
1924	214 865	178 313	44 116
1925	210 721	176 479	41 665
1926	181 460	164 554	23 699

Verglichen mit 1923 sind die Netto-Einnahmen somit um 51 % zurückgegangen.

Unterschieden nach den einzelnen Unternehmungen gestalten sich die Betriebsergebnisse für 1926 wie folgt: (in Tausend £)

Gesellschaft	Brutto-Einnahmen	Ausgaben	Netto-Einnahmen "/
London Midland & Scott.	72 748	66 150	9 419
London & N. Eastern	53 460	50 204	4 637
Southern	25 337	21 386	5 190
Great Western	29 915	26 814	4 453

Am schwersten wurde die London and North Eastern von dem Bergbau-Konflikt betroffen. Gegenüber 1925 ging die von ihr beförderte Kohlen- und Koks menge von 87 auf unter 50 Millionen Tonnen zurück, während zugleich die beförderte Menge anderer Mineralien von 27 auf 21 Millionen Tonnen zurückging. Die Gesamteinnahmen dieser Gesellschaft sanken infolgedessen von £ 33 Millionen in 1925 auf £ 26 Millionen. Die London Midland & Scottish Railway erlitt gegenüber 1925 einen Einnahme-Ausfall an Kohlenfrachten u. dergl. im Umfang von £ 4 Millionen.

Alle Gesellschaften müssen, um die garantierte Mindest-Dividende von 3 % auszahlen zu können, die Reserven angreifen.

"/ einschl. anderer als Betriebseinnahmen.

Die Konkurrenz zwischen Strassen- und Schienentransport in England.

(ITF) Im englischen Unterhaus fand am 3. März eine ziemlich lebhaft geführte Aussprache über die auch in England stets fühlbarer werdende Konkurrenz zwischen Kraftwagen und Eisenbahn statt. Anlass hierzu gab die Vorlage eines Gesetzentwurfes, der die Gemeindeverwaltungen ermächtigen sollte, über das eigene Grundgebiet hinausführende Autobusunternehmungen zu betreiben. Zur Begründung des Antrags wurde darauf hingewiesen, dass gegenwärtig die Wagen von ausserhalb des Stadtgebietes liegenden Unternehmungen von den Strassen, der Verkehrspolizei usw. der Gemeinden Gebrauch machen und dass die Stadtverwaltungen entsprechende Rechte auch hinsichtlich ändern Gemeinden haben müssen. Der Gesetzentwurf wurde mit 203 gegen 138 Stimmen verworfen. Konservative Parlamentsmitglieder, die den Gesetzentwurf bestritten, bezeichneten ihn als sozialistisch.

U. a. nahm an der Aussprache auch der parlamentarische Sekretär des Allgemeinen Englischen Eisenbahnerverbandes, J. H. Thomas teil. Thomas bekämpfte den Gesetzentwurf ebenfalls und hob hervor,

dass seine Annahme eine Vermehrung der Konkurrenz bewirken würde, die der Kraftwagenverkehr schon jetzt gegenüber den Eisenbahnen bedeutet. Diese Konkurrenz beruhe ausserdem zu einem grossen Teile darauf, dass den Autobusunternehmungen die erforderlichen Strassen von der Oeffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden, während die Eisenbahnen jährlich 2 13 000 000 für den Unterhalt der Fahrbahn ausgeben müssten. Ferner würden bei vielen Autobusunternehmungen Arbeitszeiten von 12, 13 und 14 Stunden im Tage bestehen, während gleichzeitig die Wochenlöhne unter 35 shilling liegen. Zum Schlusse forderte Thomas den Transportminister auf, die Frage der Regelung der Beziehungen zwischen den verschiedenen Transportsystemen im Angriff zu nehmen.

Aus Reden, die der Generalsekretär des Eisenbahnkanzlisten-Verbandes, A.G. Walkden, sowie C.T. Cramp vom Allgemeinen Eisenbahnerverband in den letzten Tagen gehalten haben, geht hervor, dass diese die Auffassung von Thomas unterschreiben. Namentlich Cramp unterstützte sehr nachdrücklich die Ausführungen seines Verbandskollegen im Parlament und erklärte unter anderem: "Auf Schmutzkonkurrenz beruhende Industrien haben kein Recht, andere zu überleben."

Die deutschen Eisenbahner fordern höhere Löhne und den Achtstundertag. (ITF) Bekanntlich haben die am Reichslöhntarifvertrag beteiligten deutschen Eisenbahnergewerkschaften den Reichslöhntarif zum 1. April gekündigt. Wie das Organ des Einheitsverbandes berichtet, erstreckt sich die Kündigung nicht nur auf denjenigen Teil, der die Löhne regelt, sondern auch auf die Paragraphen, die die Arbeitszeit, die Ueberstunden usw. betreffen. Was die erhöhten Lohnforderungen angeht, so liegen diese in dem Umstand begründet, dass im Laufe des letzten Jahres die Kosten des Lebensunterhaltes gestiegen sind, sodass sich der Reallohn gesenkt hat. Verschärfend tritt hinzu, dass ab 1. April eine allgemeine Erhöhung der Mietpreise Platz greift. Und wie notwendig und dringend eine Neuregelung der Arbeitszeit ist, dafür hat die Reichsbahngesellschaft selbst den meist sprechenden Nachweis geführt durch die Veröffentlichung einer sich auf den Betriebs- und Verkehrsdienst beziehenden und 425 018 Beamte und Arbeiter umschliessenden Statistik über die planmässige Dauer der Arbeits- und Schichtzeiten. Danach hatten eine Arbeitszeit

von 49	bis 48 Stunden die Woche	3,6 %	des Personals,
"	bis 53 Stunden " "	17,9 %	" "
"	54 Stunden die Woche	48,9 %	" "
"	55 bis 60 Stunden " "	29,4 %	" "

Berücksichtigt man die Dauer der wöchentlichen Schichtzeiten, so ist das Verhältnis wie folgt:

17 %	des Personals hatte eine Schichtzeit von 54 Stunden,
34,4 %	" " " " " " 55 bis 60 Stunden,
41,27 %	" " " " " " 61 bis 72 "
7,25 %	" " " " " " 73 " 93 "

Diese Schichtzeiten verteilen sich dienstplanmässig in der Regel auf die ganze Kalenderwoche, also einschliesslich Sonntag.

Nach derselben Statistik hatte mehr als ein Viertel des erfassten Personals (118 415) weniger als 52 Ruhetage im Jahr. 53 112 Eisenbahner hatten sogar weniger als 16 Ruhesonntage.

Die Tarifverhandlungen zwischen Eisenbahnergewerkschaften und Reichsbahnverwaltung sind inzwischen eingeleitet worden. Ueber ihren Verlauf liegen Meldungen bisher nicht vor.

Ein Vorstoss zur Verschlechterung der Arbeitszeitregelung bei den Schweizerischen Bundesbahnen. (ITF) Die noch immer schwebenden Verhandlungen über die Schaffung eines Beamtengesetzes in der Schweiz haben plötzlich eine Wendung genommen, die unter Umständen dessen Zustandekommen in hohem Masse gefährdet. Seitens des Bundesrats wird nämlich versucht, in das Besoldungsgesetz nachträglich einen Paragraphen aufnehmen zu lassen, der eine Verlängerung der Arbeitszeiten zum Inhalt hat. Die Hauptzüge dieses (als Art. 68 bis bezeichneten) Paragraphen sind:

- 1) Bei Diensten mit andauernder strenger Inanspruchnahme wird die achtstündige Arbeitszeit gemäss Arbeitszeitgesetz beibehalten.

- 2) für die Ubrigen Dienste, die nach Arbeitszeitgesetz heute die achtstündige Arbeitszeit haben, tritt eine Verlängerung auf $8\frac{1}{2}$ Stunden ein.
- 3) Für Dienste, bei denen heute die Arbeitszeiten bis auf höchstens 9 Stunden zulässig sind, soll eine Verlängerung bis auf 10 Stunden gestattet sein.
- 4) Die durchschnittliche Dienstbereitschaftszeit soll von 13 auf 14 Stunden verlängert werden.
- 5) Die vierte Ferienwoche soll in Wegfall kommen; die Ubrigen Ferien sollen ebenfalls gekürzt werden.
- 6) Die Neuregelung der Arbeitszeit nach voranstehenden Grundsätzen soll auf 10 Jahre befristet werden.

Ein anderer zusätzlicher Paragraph sieht vor, dass durch organisatorische Massnahmen oder erhöhte Inanspruchnahme des Personals erzielte Ersparnisse zur Hälfte zu Gunsten des Personals verwendet werden sollen.

Robert Bratschi vom Schweizerischen Eisenbahnerverband hat in einem längeren, "Ein Dolchstoss" überschriebenen Artikel des "Eisenbahner" die Haltung der Eisenbahnverwaltung und des Bundesrats scharf kritisiert und erklärt, dass die Eisenbahnerschaft jedes Beamtengesetz bekämpfen wird, das eine Verlängerung der Arbeitszeit mit sich bringt.

Mitte März soll die zuständige ständerätliche Kommission zu den obigen Anträgen näher Stellung nehmen.

Verständigung über die neue vorläufige Gehalts- und Lohnregelung bei den belgischen Eisenbahnen. (ITF) In der zweiten Hälfte Februar fand aufs neue eine Sitzung der Paritären Kommission der belgischen Eisenbahnen zwecks Besprechung der neuen vorläufigen Gehalts- und Lohnregelung statt. Wie das Organ des belgischen Eisenbahnerverbandes berichtet, führten die Verhandlungen zu einer Verständigung zwischen den Vertretern des Personals und der Eisenbahndirektion. Die neue Regelung baut sich auf der früheren auf, wobei die Gehälter und Löhne in einen festen und einen beweglichen Teil zerfallen. Im allgemeinen hat die neue Regelung Erhöhungen von Gehältern und Löhnen zur Folge. Die praktische Wirkung ist aber nicht für alle Gruppen gleich.

Einige Beispiele: (Jahresgehalt in Franken)

Kategorie	bisher		Jetzt
	Minimum	Maximum	
Lokomotivführer	11 500	16 500	12 500
			19 000
Heizer	9 200	10 300	10 060
			11 820
Bremsen	8 700	9 450	9 260
			10 460
Wagenreiniger	8 450	9 200	8 860
			10 060

Die neuen Sätze haben rückwirkende Kraft bis 1. Januar 1927.

Ein Angriff auf den Achtstundentag der norwegischen Eisenbahnerschaft. (ITF) Die norwegische Eisenbahnverwaltung hat der Regierung einen Vorschlag unterbreitet, der die endgültige Aufhebung des Achtstundentages im norwegischen Eisenbahnbetrieb und die Verlängerung des normalen Arbeitstages auf 9, 10 und 11 Stunden vorsieht. Ferner soll der bestehende Zuschlag für Nachtarbeit abgeschafft werden. Der Aktionsausschuss der norwegischen Eisenbahnerverbände hat gegen diesen Vorschlag gemeinsam protestiert und die Regierung um dessen Verwerfung ersucht.

Der indische Eisenbahnerstreik beendet. (ITF) Der Eisenbahnerstreik auf der Bengal-Nagpur Railway ist von der Gewerkschaft am 8. März auf Grund von Verhandlungen zwischen Gewerkschaft und Eisenbahnverwaltung als beendet erklärt worden. Wie Reuter berichtet gab die Verwaltung die Zusicherung, dass Massregelungen aus Anlass des Streiks nicht vorgenommen werden und dass alle in der letzten Zeit erfolgten Entlassungen nachgeprüft werden. Dagegen wurde die Forderung der Gewerkschaft auf Bezahlung der Streiktage und die Einsetzung einer allgemeinen Untersuchungskommission abgelehnt.

Da es vornehmlich die willkürlichen und in grossem Masstab erfolgten Personalentlassungen waren, die den unmittelbaren Anstoss zu der Streikbewegung gaben, so ist die von der Gesellschaft gemachte Zusage, eine Nachprüfung der Entlassungen vorzunehmen, als ein Erfolg der Gewerkschaft zu bewerten. Ebenfalls natürlich die Zusicherung, dass Massregelungen nicht stattfinden. Die indischen Eisenbanner dürfen darum mit Stolz auf ihre Bewegung zurückblicken und zwar umso mehr, als die Behörden bewaffnete Truppen gegen die Streikenden einsetzten und sie mit Gewalt zur Wiederaufnahme der Arbeit zu zwingen versuchten. Der Streik begann am 7. Februar und dauerte somit genau vier Wochen. Die Zahl der Streikenden wird auf 20 bis 25 000 beziffert.

Transportarbeiter.

Sitzung des Hafenarbeiterbeirats der I.T.F. (ITF) Der auf Grund eines Beschlusses des Pariser Kongresses gebildete Hafenarbeiterbeirat der I.T.F. hielt am 27. und 28. Februar unter dem Vorsitz von E. Bevin (England) seine erste Sitzung ab. Die Ergebnisse der Besprechungen wurden in vier Resolutionen niedergelegt. Die erste Resolution beauftragt das Sekretariat der I.T.F., einen Entwurf zu einer Hafenarbeiterschutzesetzgebung fertig zu stellen, der zunächst durch eine besondere Kommission nachgeprüft und nach Annahme seitens des Beirats als Mindestprogramm für die Hafenarbeiterorganisationen gelten soll. Die zweite Resolution fordert die Mitgliederorganisationen der I.T.F. auf, die Aufnahme einer Klausel in die Tarifverträge anzustreben, wonach alle Lade- und Löscharbeiten auf Schiffen, einschliesslich der Bedienung von Wägen und Kränen, von den Hafenarbeitern des betreffenden Landes vorzunehmen sind. Die dritte Resolution spricht sich für die Erringung eines einheitlichen Lohnstandards in den Nordseehäfen aus und fordert die beteiligten angeschlossenen Organisationen zu einem möglichst engen Einvernehmen bei Lohnbewegungen auf. Die letzte Resolution schliesslich stellt unter Anlehnung an die Satzungen der I.T.F. Grundsätze für die Durchführung von Solidaritätsaktionen auf und macht diese von vorherigen Beratungen und Verständigungen abhängig.

Lohnbewegung in der westdeutschen Binnenschifffahrt. (ITF) In der Rheinschifffahrt sind, wie der Vorwärts (vom 3. März) berichtet, die Gehalts- und Lohnsätze sowohl von den Gewerkschaften als von den Unternehmern gekündigt worden. Die Weserschiffer und das Personal der staatlichen Schleppämter beabsichtigen ebenfalls die Kündigung.

Da in der westdeutschen Kanalschifffahrt die Unternehmer dem gefällten Lohnschiedespruch im Gegensatz zu den Gewerkschaften abgelehnt haben, so dauern auch hier die Lohnstreitigkeiten noch fort. Im Augenblick befindet sich somit die ganze westdeutsche Binnenschifffahrt vom Rhein bis zur Weser in Lohn Differenzen.

Die Hafenarbeiterlöhne in Canada. (ITF) Nachstehende Uebersicht über die Entwicklung der Hafenarbeiterlöhne sowie der täglichen Arbeitszeit ist einer Publikation des Canadischen Arbeitsamtes entnommen. (Die Ziffern unter A sind Stundenlöhne, die Ziffern unter B die Zahl der täglichen Arbeitsstunden.)

	1920		1923		1925		1926	
	A	B	A	B	A	B	A	B
Charlottetown	0.60	9	0.60	9	0.65	9	0.65	9
Halifax.....	0.65	9	0.55	9	0.65	9	0.65	9
S. John.....	0.70	9	0.55	9	0.65	9	0.65	9
Quebec.....	0.65	9	0.65	9	0.65	9	0.65	9
Montreal.....	0.70	10	0.50	10	0.62	10	0.62	10
Pt. Edward	0.40	10	0.40	10	0.35	10	0.35	10
Port McNicoll	0.55	10	0.35	10	0.35	10	0.35	10
Port William	0.46	10	0.40	10	0.40	10	0.40	10
Vancouver....	0.90	8	0.80	8	0.80	8	0.84	8
Victoria.....	0.90	8	0.80	8	0.80	8	0.80	8
Prince Rupert	0.90	8	0.80	8	0.80	8	0.80	8