

PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 1

Amsterdam, den 12. Januar 1928

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

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

Ende der Ortslohn-Verhandlungen in Deutschland. (ITF) Die Organisationen mussten den Gedanken aufgeben, zur jetzigen Stunde über die Löhne selbst zu verhandeln. Durch die Klauseln des Tarifvertrages ist es ihnen nur gelungen, eine Erhöhung der Ortslohnszuschläge zu erzielen. Diese schwankte zwischen 1 und 6 Pfennig pro Stunde und wird 207.000 Arbeitern gewährt.

Bisher wurde der Ortslohnszuschlag an 1509 Orten gezahlt. Er wurde erhöht an 775 Orten und neu eingeführt an 221. Somit wird das Einkommen von 65% der Arbeiter der Reichsbahn etwas verbessert.

Weit davon entfernt, befriedigt zu sein, beantragten die Organisationen eine Weihnachtsbeihilfe. Die Eisenbahnverwaltung wies sie ab und stützte sich dabei auf die Weigerung des Parlaments, den Arbeitern des Reichs diese Beihilfe zu gewähren.

Die Besoldungsreform in Deutschland. (I.T.F.) Nachdem die Regierung eine Umgestaltung der Besoldungstabellen vorgenommen hat, trifft die Verwaltung der Reichsbahn eine ähnliche Massnahme. Wenn die Besoldungsneuregelung der Regierung schon richtig beurteilt wird durch die Bezeichnung "Reaktionäres und unsoziales Machwerk" seitens des Allgemeinen Deutschen Beamtenbundes, so muss das Urteil über die Besoldungsreform der Reichsbahn noch härter ausfallen.

Während die Gesamtheit des Personals in dreizehn Gehaltsklassen verteilt war, wird nunmehr die Anzahl der Gruppen auf 17 erhöht wovon auch noch einige Abstufungen aufweisen. Besonders unter dem Personal der niederen Gruppen hat die Reichsbahn die Abstufungen erweitert, Differenzen geschaffen, die vorhin nicht bestanden. Das untere Personal und ein Teil mittlere Beamten, welche bisher in den sechs ersten Gehaltsklassen eingestuft waren, sind in elf Besoldungsgruppen zerstreut; die Zahl der Gruppen erhöht sich auf fünfzehn, wenn man die Unterstufungen berücksichtigt.

Die Sozialzuschläge sind abgeändert. Die früher zwischen 18 und 22 Mark schwankende Kinderzulage ist einheitlich auf 20 Mark pro Monat festgesetzt worden. Der monatliche Frauenzuschlag von 12 Mark fällt fort.

Verhandlungen haben stattgefunden nur um den Anschein zu erwecken, als ob die Reichsbahn die gesetzlichen Verpflichtungen erfülle. Die Organisationen wurden einzeln und getrennt "angehört". Alle Anträge auf Abänderung der Entwürfe der Verwaltung wurden zurückgewiesen.

Die Herabsetzung der Löhne bei den irischen Bahnen. (ITF) Der von den Eisenbahngesellschaften heraufbeschworene Lohnkonflikt ist von den offiziellen Kommissionen erledigt worden. In letzter Instanz befasste sich der Nationale Lohnrat mit demselben am 29. Dezember v. Js.

Die Gesellschaften des irischen Freistaates forderten die Ermächtigung, die Löhne der kürzlich eingestellten Betriebsarbeiter, Rottenarbeiter und Arbeiter verschiedener Dienstzweige herabzusetzen. Die vorgeschlagenen Verminderungen schwankten zwischen 10 sh 6 d und 5 sh pro Woche.

Der Vertreter der Gesellschaften begründete den Antrag mit einem erheblichen Rückgang der Einnahmen. Er bezifferte die von den Gesellschaften in Erwägung gezogene Lohnverminderung auf 20.000 Pfund Sterling.

sprechend im Namen der National Union of Railwaymen, erwiderte Gemosse Cramp, dass die hervorgehobenen Schwierigkeiten nicht nur in Irland auftreten, sondern in der Mehrzahl der europäischen Länder. Als eine der Ursachen des Einnahmerückganges bezeichnete er die unlautere Konkurrenz des Autos, die beseitigt werden muss.

In letzter Zeit haben die englischen Gesellschaften Anstrengungen unternommen mit gewerkschaftlicher Unterstützung. Wenn ähnliche Versuche in Irland gemacht würden, wäre darauf zu rechnen, dass die Gewerkschaften nach bestem Können für eine gerechte Behandlung der Eisenbahnen eintreten.

Die Mehrheit des Rates erachtet, dass die vorgeschlagenen Herabsetzungen für die bei den Assoziierten Irischen Eisenbahngesellschaften neu einzustellenden Bediensteten zu gross seien und dass unter den bestehenden Verhältnissen für die verschiedenen Kategorien bei den Gesellschaften der Gruppe 1 eine Lohnherabsetzung von höchstens 10 % und bei den Gesellschaften der Gruppe 3 eine solche von höchstens 5% vernünftigerweise zulässig sei.

Bei der Belfast and County Down Railway Company soll diese Lohnkürzung nicht an den am 11. Oktober 1927 vom Nationalen Lohnrat festgesetzten provisorischen Sätzen vorgenommen werden.

Reguläre Bedienstete, deren Dienst durch Arbeitsmangel unterbrochen wurde, werden bei Wiedereinstellung nicht als Neueintretende behandelt.

Die Lohnkürzungen treten am 1. Januar 1928 in Kraft.

Dem Beschluss wurden zwei Minderheitsberichte beigelegt: der eine durch die drei mitberatenden Eisenbahnerverbände, der zweite durch den irischen Gewerkschaftsbund. In dem Berichte der Fachverbände wird Beweis geführt, dass die Vorschläge nicht begründet worden sind. Der Gewerkschaftsbund unterstreicht die Ungerechtigkeit der Massnahme, die industrielle Unfähigkeit des Unternehmertums und die Interessellosigkeit der Regierung, welche nichts unternimmt, um das Eisenbahnwesen auf wirtschaftlicher und gesunder Basis aufzubauen.

Die Bewegung der Eisenbahner in der Tschechoslowakei. (ITF) Nach Aufhebung des passiven Widerstandes wurden Verhandlungen eingeleitet, jedoch zeigten diese bald, dass die Regierung nur bescheidene Zugeständnisse gemacht hatte, um ihren ersten Zweck zu erreichen: Einstellung der Kampf Bewegung. Als auf Grund der Zugeständnisse verhandelt wurde, ging die Regierung rückwärts. Während ursprünglich der Besoldungsentwurf an sich verbessert werden sollte, ist jetzt nur noch die Rede von einem Gehaltszuschuss, der einzelnen Kategorien zukommen soll, sowie von einer unbedeutenden Aufbesserung der Nebenbezüge, welche verschiedene Kategorien erhalten.

Dieser Verhandlungsausgang ruft allgemeine Unzufriedenheit hervor und es ist noch nicht zu übersehen, welche Folgen er haben wird.

Wahl der Krankenkassenvorstände in Deutschland. (ITF) Am 2. Dezember v. Js. fanden die besagten Wahlen statt. In den Bezirken, wo Wahlurnen aufgestellt wurden, waren beschäftigt 365 263 wahlberechtigte Arbeiter, wovon 298 074 sich an der Wahl beteiligten. Unter Abzug der 4838 ungültigen Zettel verteilten sich die Stimmen folgendermassen:

Einheitsverband (ITF)	207 422	d.i.	70,8 %
Allgem. Eisenbahnerverband (Hirsch-Dunker)	27 833	" "	9,5 %
Gewerkschaft deutscher Eisenbahner (christlich)	55 185	" "	18,8 %
Industrieverband (kommunistisch)	2 415	" "	0,8 %
Zentralgewerkschaft (neutral)	322	" "	0,1 %

Die kommunistische Organisation hatte nur Kandidaten in Berlin (1147 Stimmen), Köln (1050 Stimmen) und Rosenheim-Bayern (218 Stimmen).

Die neutrale Organisation hatte Kandidaten lediglich in Berlin.

Wahlen zu den Rentenausschüssen der tschechischen Bahnen. (ITF)
 In den letzten Novembertagen fanden diese Wahlen statt. Die Stimmen verteilten sich auf folgende Listen:

	1927	1923
Nr. 1. Mährische Gruppe	1 859	---
Nr. 2 Internationale Föderation(kommunist.)	19 535	20 663
Nr. 3 Jednota (nationalsozialistisch))		50 410
C.U.Z.(nationaldem.Beamtenver.))	51 265	5 431
Nr. 4 Unie (tschech.Eisenbahner-Verband)		39 385
Deutscher Eisenbahnerverband)		17 606
Lok.-Führer-Föderation) ITF		6 442
Verband der Zugsbegleiter		4 025
Union der Telegraphisten		1 301
Professionisten		626
	54 593	69 385
Nr. 5 Narodgruppe (kleine Fachverbände und christl.Eisenbahnerverband)	15 896	?

Die Zahl der Wahlberechtigten war 1927 um 20 000 geringer als 1923.

Ausdehnung der 44-Stundenwoche bei den australischen Bahnen. (ITF)
 Im Verfolg einer gerichtlichen Entscheidung vom 17. November wird die Arbeitszeit einer weiteren Reihe Eisenbahnerkategorien verkürzt. Hauptsächlich kommen diejenigen Bediensteten in Frage, die mit Metallarbeitern der Eisenbahnbetriebe in Berührung kommen. Dieses ist der Fall bei einer Anzahl Vorarbeiter und Spezialhandwerker grosser Werkstätten in den Abteilungen: Reparatur von Rohren, Tauen und Ofen; Führer kleiner Triebwagen; Maschinisten und Heizer feststehender Maschinen.

Die Besoldungsneuregelung der belgischen Eisenbahner. (ITF) In der Abfassung unseres Presseberichtes vom 29. Dezember ist ein Fehler unterlaufen. Die Kgl. Verordnung vom 16. Dezember über die Besoldungsneuregelung ab den 1. Januar 1928 findet keine Anwendung auf die Eisenbahner, sondern nur auf die Staatsbediensteten. Diese Neuregelung interessiert die Eisenbahner sehr, da die Nationale Eisenbahngesellschaft ihrem Personal wenigstens so hohe Löhne und Gehälter zahlen muss wie der Staat.

Die Kgl. Verordnung, deren wesentliche Bestimmungen wir bereits veröffentlichten, ruft allgemeine Unzufriedenheit hervor.

Die Gehälter werden "stabilisiert" auf derselben Grundlage wie die Währung. Die Währung wurde auf 1/7 des Vorkriegswertes stabilisiert; die Gehälter sind durch 7 multipliziert. Die vom Arbeitsministerium monatlich errechnete Wirtschaftsindexziffer übersteigt 800; die vom Soziologischen Institut Solvay veröffentlichte Indexziffer über die Kosten der Lebenshaltung schwankt um 1000.

Also an Gehältern, die nur 7/10-7/8 ihrer Kaufkraft der Vorkriegszeit besitzen, wird eine Kürzung vorgenommen in Höhe von 3 %, und zwar bei Gehaltssätzen von unter 26 000 frs (5200 belgas) und 7 % wenn dieser Satz überschritten wird!

Gelegentlich einer parlamentarischen Debatte forderten die sozialistischen Parlamentarier der Eisenbahner, P.T.T. (Post-, Telegraphen- und Telephon-) -Bediensteten, Matrosen und Bediensteten öffentlicher Verwaltungen die Abschaffung dieser Kürzung und ausserdem Teuerungszulegen, um den Abstand zwischen dem Stabilisationsindex 700 und dem Wirtschaftsindex auszugleichen. Die katholischen Demokraten, liessen die Sozial-Demokraten im Stich, wodurch die Forderung scheiterte.

Der Hauptvorstand der Gewerkschaft "National Syndicats" der Eisenbahner, P.T.T.-Bediensteten und Marinematrosen trat am 23. Dezember zu einer ausserordentlichen Sitzung zusammen. Das Communiqué über die Beschlüsse ist wortkarg. Wir entnehmen ihm folgenden Passus: "Ein Aktionsprogramm wurde aufgestellt und einstimmig gebilligt. Der Hauptvorstand vertraut der Verwaltungskommission dessen Ausführung an".

Inzwischen ist die paritätische Lohnkommission der Eisenbahngesellschaft zusammengetreten. Die Befürchtung der Eisenbahner, dass ihre Besoldungsregelung eine Abschrift der Regierungsbeschlüsse sei, ist teilweise bestätigt worden. Der Vertreter der Eisenbahngesellschaft gab ihre Erklärung ab, aus welcher folgendes hervorgeht:

- 1) Die momentane Regelung ändert noch nicht die Einteilung der Besoldungsgruppen;
- 2) die neuen Gehälter der Beamten und festangestellten Arbeiter sind dieselben wie für das Staatspersonal;
- 3) diese Gehälter werden ebenfalls um 3% und 7% gekürzt, je nachdem sie 26 000 frs (5200 belgas) unter- oder überschreiten;
- 4) die Spanne zwischen dem Stabilisierungsindex 700 und dem Wirtschaftsindex 800 wird nicht durch Teuerungszulagen ausgeglichen;
- 5) entgegen dem, was beim Staate geschieht, wird die Ortszulage der Beamten in Antwerpen, Charleroi und Lüttich nicht entzogen;
- 6) die Kinderzulagen werden erhöht;
- 7) alle Arbeiter erhalten kleine Aufbesserungen.

Die Verhandlungen zwischen den Parteien werden in der paritätischen Unterkommission fortgesetzt.

K r a f t f a h r e r .

Bewegung der Berliner Kraftdroschkenführer. (ITF) Der Deutsche Verkehrsbund hat der Vereinigung der Kraftdroschken-Grossbetriebe den Manteltarif zum 1. Januar, und den mit der Innung vereinigter Kraftdroschkenbesitzer abgeschlossenen Manteltarif zum 4. Januar gekündigt. Er verlangt eine Erhöhung des Urlaubsgeldes von 5 Mark auf 8 Mark pro Tag, sowie bei einer unverschuldet infolge Wagendefekt ausgefallenen Schicht eine Entschädigung von 8 Mark pro Tag. Bisher bekam der Fahrer, wenn er an der Reparatur seines defekt gewordenen Wagens mitarbeitete, eine Entschädigung von 5 Mark, wenn er für die Dauer derselben nach Hause geschickt wurde, eine Entschädigung von 2,50 Mark pro Tag.

Lohntarife bestehen seit vorigem Jahre nicht mehr für das Gross-Berliner Kraftdroschken-gewerbe. Dies ist auf die Interesselosigkeit eines grossen Teils der Berliner Droschkenchauffeure gegenüber der gewerkschaftlichen Organisation zurückzuführen.

Das österreichische Kraftfahr-gesetz im Nationalrat. (ITF) Die österreichische Regierung hat am 29. Dezember dem Nationalrat einen abgeänderten Entwurf zu dem Kraftfahr-gesetz vorgelegt, der wahrscheinlich dem parlamentarischen Ausschuss für Handel und Verkehr zur Vorberatung überwiesen wird. Da seit Einbringung der alten Gesetzvorlage vom Kraftfahrer-Beirat der I.T.F. ein internationales Programm aufgestellt worden ist, beabsichtigen die österreichischen Kollegen Kraftfahrer, durch geeignete Abänderungsvorschläge zu erwirken, dass den Beschlüssen der internationalen Organisation bei der Beratung des Kraftfahr-gesetzes Rechnung getragen wird.

Streik der Metallarbeiter im österreichischen Postkraftwagenbetrieb. (ITF) Ende Dezember sind die Metallarbeiter im Postkraftwagenbetrieb wegen Lohndifferenzen in den Streik getreten. Die Arbeit wurde aber nach kurzer Dauer wieder aufgenommen, da die Forderungen nach eingeleiteten Verhandlungen bewilligt wurden.

Neue Verkehrsregelung in Wien. (ITF) Vom 1. Januar ab werden sich die Sicherheitswachorgane zur Regelung des Verkehrs nicht mehr wie bisher des zweiteiligen Handzeichens ("Halt" und "Fahrt") bedienen, sondern der Verkehr wird durch drei Handzeichen geregelt, wie es bereits seit längerer Zeit auf einer der wichtigsten Kreuzungen durch das dreiteilige Lichtsignal (rot, gelb, grün) erfolgt. Ist das Lichtsignal gelb, so wird durch Hochheben des Armes des Verkehrsbeamten das Zeichen "Achtung", bei rotem Lichtsignal durch seitliches Ausstrecken eines oder beider Arme in Schulterhöhe das Zeichen "Halt" und bei grünem Lichtsignal durch Winken in Schulterhöhe das Zeichen "Fahrt" gegeben. Das Winken erfolgt in der Regel nur einmal.

Streikende Automobilisten. (ITF) In Korsika haben die Kraftwagenbesitzer den Streik erklärt und ihre Automobilsteuerkarten ab 1. Januar nicht erneuert, um so gegen den schlechten Zustand der Strassen zu protestieren. Sie haben auch die Beförderung von Personen und Waren durch Autos eingestellt. Der Postdienst am Kap Corse wird durch einen Militärchauffeur versehen. Ferner hat das Rote Kreuz einen besonderen Pflegedienst eingerichtet, da den Ärzten der Besuch ihrer Kranken unmöglich gemacht ist. Der Streik soll so lange dauern, bis der Staat sich bereit erklärt, den Zuschuss zur Unterhaltung der Strassen Korsikas zu erhöhen.

H a f e n a r b e i t e r.

Unfälle im Hamburger Hafen. (ITF) Dem "Mitteilungsblatt des Deutschen Verkehrsbundes — Sektion Hafen" zufolge sind im Hamburger Hafen in der Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1927 von 18 000 durchschnittlich beschäftigten Hafentarbeitern 8.678, d. s. etwa 50% von irgend einem Unfall betroffen worden. Der Verband erblickt die Hauptursache dieses unhaltbaren Zustandes in der mangelhaften Organisation der Hafentarbeit. Bei dem jetzigen Verfahren der Arbeiterannahme kann es leicht vorkommen, dass Hafentarbeiter ohne Arbeit an den Verteilungsstellen stehen, während an andern so viel Arbeit vorhanden ist, dass manche Arbeitsplätze unbesetzt bleiben. So tritt der Zustand ein, dass an einer Stelle feste Hafentarbeiter feiern müssen, und in einer Reihe von Betrieben zwei und drei Schichten täglich gearbeitet werden. Der Verband schlägt im Interesse grösserer Sicherheit in den Häfen ein Verteilungssystem auf zentraler Grundlage vor.

S e e l e u t e.

Die neuen Heuersätze bei den belgischen Seeleuten. (ITF) Ab 1. Januar 1928 gelten für die belgischen Seeleute folgende Heuersätze:

		Grosse Fahrt in Europa:		Bei Besatzungen von:		
		Fahrt zwischen Finistère, Kopenhagen u. Kiel:		unter 21	über 21	
		1000 frs.	1000 frs.	Mann	Mann	
Zimmermann	1000	1000	1000	1. Steward	frs. 970	frs. 1000
Bootsmann	975	975	975	1. Koch	" 860	" 920
Hilfskesselwärter	945	910	910	Messraumsteward	" 625	" 650
Schmierer	920	910	910	Kochassistent	" --	" 575
Heizer	860	830	830	Stewardsassistent	--	" 575
Kohlenzieher	775	710	710	Kabinenjunge	" --	" 295
Vollmatrose	800	740	740	Küchenjunge	" --	" 295
Leichtmatrose	390	360	360	2. Koch oder Bäcker	"	675
Decksjunge	295	295	295			

Küstenfahrt:

Europa: zwischen Finistère, Kopenhagen und Kiel.

Bei Besatzungen von

	unter 15 Mann	über 15 Mann	über 21 Mann
Koch und Steward	frs. 910	frs. 970	frs. 1000
Koch	" 830	" 860	" 880

Diese Sätze gelten 6 Monate.

Die neuen Heuern bei der deutschen Hochseefischerei. (ITF) Die Lohnbewegung des deutschen Verkehrsbundes für das Personal bei der deutschen Hochseefischerei kann nunmehr als abgeschlossen betrachtet werden. Am 20. Dezember 1927 wurde ein Schiedsspruch gefällt, der von den beteiligten Parteien, mit Ausnahme des Zentralverbandes der Maschinenisten und Heizer, anerkannt wurde. Die neuen Prozent- und Heuersätze sind folgende:

1. Steuermann	1 %	und Mark.	175.--	monatlich
2. Steuermann mit Patent	0,7%	" "	145.--	"
2. Steuermann ohne "	0,7%	" "	125.--	"
Netzmacher	0,6%	" "	125.--	"
Matrose	0,5%	" "	110.--	"
Koch	0,6%	" "	125.--	"
Leichtmatrose	0,1%	" "	58.--	"
1. Maschinist	1%	" "	190.--	"
2. Maschinist	0,7%	" "	157.--	"
Heizer	0,5%	" "	125.--	"

Ueberstundensätze:

Steuerleute und Maschinisten	Mark 1.05	per Stunde
Vollgrade	" 0,80	" "
Leichtmatrosen	" 0,45	" "

Verpflegungsgeld..... " 2.75

Die übrigen Bestimmungen des gültigen Zusatzvertrages bleiben bestehen. Durch die neue Heuerregelung tritt eine Lohnerhöhung ein von M. 19.-- für Heizer, für Vollmatrosen M. 14.--, für Netzmacher und Köche M. 17.-- und für Leichtmatrosen M. 7.--

Die Vereinbarung gilt bis 31. Dezember 1928, kann aber bis zum 1. Juli 1928 gekündigt werden. Wird das Lohnabkommen weder zum 1. Juli 1928 noch zum 31. Dezember 1928 gekündigt, so laufen die Heuern je 1/4 Jahr weiter, mit wiederum monatlicher Kündigungsfrist.