



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

No.9

den 25. April 1930.

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

Dieser Pressebericht erscheint in französischer, deutscher, englischer, schwedischer und spanischer Sprache, sowie in Esperanto

EISENBAHNER.

Der Abbau bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft. (ITF) Die Deutsche Reichsbahn-Hauptverwaltung hat sich in ihrer am 24. und 25. März in Berlin abgehaltenen Sitzung mit der Finanzlage des Unternehmens befasst und die Generaldirektion ermächtigt, ein Einschränkungsprogramm durchzuführen, wobei selbst zur Entlassung von Arbeitern geschritten wird. Die Generaldirektion hat nicht lange gewartet, um ihre Pläne zu verwirklichen. Sie hat die Schliessung von 6 Reichsbahnausbesserungswerken, bzw. Werkstättenabteilungen angekündigt, wodurch ca. 1800 Arbeiter brotlos werden. Ferner erfolgt in verschiedenen Diensten ein Personalabbau, sodass insgesamt 4000 Arbeiter zur sofortigen Entlassung kommen.

Die Direktion, welche die Organisationen und den Hauptbetriebsrat zu einer Unterredung eingeladen hatte, liess sich auf keine Diskussion über ihr Einschränkungsprogramm ein; sie verhandelte nur über die Richtlinien für die Entlassungen.

Es erübrigt sich, zu bemerken, dass die Beschlüsse der Direktion beträchtliche Unruhe unter dem Personal verursacht haben. In verschiedenen Versammlungen, hauptsächlich in der Reichskonferenz der Werkstätten-Werkmeister und in einer Funktionärversammlung der Betriebsrätevollversammlung des Einheitsverbandes wurde einmütig gegen die Personalpolitik der Reichsbahn protestiert. Verschiedene Redner haben die Aufmerksamkeit einerseits auf die in den Werkstätten eingeführten Rationalisierungsmethoden, und andererseits auf die hartnäckige Weigerung der Direktion zur Einführung der 8-Stunden-Arbeitszeit und Abschaffung der Überzeitarbeit gelenkt, die eine grosse Anzahl Arbeiter noch zu leisten haben. Die Einschränkung der Arbeitszeit wäre das Mittel zur Umgehung der Entlassungen gewesen.

In einer von der Reichskonferenz der Werkstättenaufsichtsbeamten und Anwärter angenommenen Entschliessung wird die Reichsbahn aufgefordert, endlich Massnahmen in die Wege zu leiten, damit die Rationalisierung des Werkstättendienstes sich nicht weiterhin zum Schaden des Personals auswirkt, sondern dass deren Vorteile diesen auch zugute kommen.

Die automatische Kuppelung in Frankreich. (ITF) Frankreich hat einen weiteren Fortschritt auf dem Wege zur allgemeinen Anwendung der automatischen Kuppelung gemacht. Die Finanzkommission der französischen Kammer hat sich für die Annahme der Schlussfolgerungen im Berichte des Abgeordneten Moch, wonach die automatische Kuppelung bei den französischen Eisenbahnen eingeführt werden soll, ausgesprochen. Der Abgeordnete Moch hat in seinem Bericht ferner zum Ausdruck gebracht, dass der französische Wagenpark 600 000 Einheiten umfasse und ein Selbstkupplerapparat eine Lebensdauer von 20 Jahren habe. Die Kosten für jeden Apparat hat er auf 2000 Franken und die Unterhaltungskosten pro Jahr und Apparat auf 30 Franken geschätzt. Es handle sich demnach um eine einmalige Ausgabe von 2,4 Milliarden Franken, auf 10 Jahre verteilt, um eine laufende Ausgabe von 36 Millionen jährlich an Unterhaltungs- und von 120 Millionen jährlich an Amortisationskosten.

Die Signalkontrolle bei den französischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Die französische Finanzkommission hat einen Bericht angenommen, worin die Regierung eingeladen wird, Versuche mit dem Kontroll- und Sicherheitsapparat Rodolausse vorzunehmen.

Neuer Kollektivvertrag für die Streckenarbeiter in Schweden. (I.T.F.) Die Verhandlungen wegen eines Kollektivvertragabschlusses für die Streckenbauarbeiter der Schwedischen Staatsbahnen sind zum Abschluss gelangt.

Nach dem neuen Vertrag werden Stundenlöhne von 66, 82, 89, 97, 104, 114 und 125 Ore je nach der Ortsklasse, in Stockholm 130 Ore, bezahlt. Diese Sätze bedeuten Aufbesserungen von 3 bis 5 Ore. Sonntags- und Feiertagsarbeit wird mit einem 100%igen Zuschlag auf die gewöhnlichen Sätze vergütet; für Nachtarbeit, soweit es sich nicht um Nachtschichtarbeit handelt, sowie bei Ueberzeitarbeit am Tage wird ein Zuschlag von 40% auf den Normalstundenlohn gewährt. Der Ferienurlaub beträgt: 6 Tage im Kalenderjahr für Arbeiter, welche an 240 Tagen während der vorflössenen 12 Monate gearbeitet haben; 9 Tage für Arbeiter, die in den letzten 3 Jahren durchschnittlich 240 Tage jährlich gearbeitet haben. Arbeiter auf fertigen Strecken, die in den letzten 6 Jahren durchschnittlich 240 Tage jährlich gearbeitet haben, werden, was den Urlaub betrifft, dem fest angestellten Streckenarbeitern gleichgestellt und haben Anspruch auf 12 Tage im Kalenderjahr.

Arbeiter, welche ausserhalb ihres Wohnortes übernachten müssen, erhalten eine Zulage von 3 Kronen zuzüglich einem Verköstigungsgeld, das mit dem Vorgesetzten zu vereinbaren ist. Das Sterbegeld wurde auf 240 Kronen (Minimum) und 360 Kronen (Maximum) festgesetzt. Arbeiter von 18 Jahren und darüber haben, wenn sie in den letzten 24 Monaten 14 arbeiteten, alle 3 Monate Anspruch auf einen Freifahrtsschein, der auf der Hin- und Rückfahrt Gültigkeit hat. In einem Kalenderjahre stehen ihnen aber nicht mehr als 2 Fahrscheine zu, die für eine Reise auf eine Entfernung von über 300 km gelten. Der neue Vertrag tritt am 1. Januar 1930 in Kraft und gilt auf 2 Jahre. Er kann mit dreimonatiger Frist gekündigt werden.

Universitätskurse für Lokomotivführer und Heizer. (I.T.F.) Vor etwa zwei Jahren teilten wir mit, dass die Schule für Technik und Elektrizität der Universität Tucuman (Republik Argentinien) für Lokomotivführer einen Unterrichtskursus eingerichtet hatte. Dieser Kursus wies einen solchen Erfolg auf, dass eine andere argentinische Universität, die Stadt Cordoba, diesem Beispiele folgte, indem sie einen Kursus für Lokomotivführer und Heizer eröffnete. Der Lehrplan sieht einen Vorbereitungskursus in Physik, Mathematik, Metallkenntnis, Metallbearbeitung und im Zeichnen, sowie einen Sonderkursus für den Lokomotivbau und das Studium der das Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze vor.

Ferien für argentinische Arbeiter in Eisenbahnwerkstätten und Magazinen. (I.T.F.) Dem argentinischen Eisenbahnerverband ist es gelungen den Eisenbahnwerkstätten- und Magazinarbeitern einen jährlichen Ferienurlaub zu sichern. Durch einen Erlass des Präsidenten vom 17. Dezember 1929 werden die Eisenbahngesellschaften angewiesen, allen Arbeitern in diesen Diensten, welche im Taglohn arbeiten (die übrigen haben bereits Ferien) und die mindestens ein Jahr lang ununterbrochen beschäftigt waren, einen jährlichen bezahlten Ferienurlaub von 7 Arbeitstagen zu gewähren. Trotz des vorgeschrittenen Datums des Erlasses wurden die Gesellschaften verpflichtet, auch während der noch verbleibenden wenigen Tage im Dezember die Ferien für das Jahr 1929 zu geben.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Ein Sieg der Taxameterchauffeure in St. Louis-Vereinigte Staaten. (I.T.F.) Die bei der People's Bus Company in St. Louis beschäftigten Kraftdroschkenführer haben einen erfolgreichen 20tägigen Streik geführt. Ursache des Streikes war, dass die Gesellschaft einige Taxameterfahrer, die bei der Schaffung einer Gewerkschaft aktiv mitgearbeitet hatten, entliess und von den übrigen Beschäftigten verlangte, aus der Organisation auszutreten. Während der ganzen Zeit stand die öffentliche Meinung auf Seiten der Streikenden. Die Gesellschaft hat nicht gewagt, Streikbrecher einzustellen. Schliesslich musste sie sich dazu bequemen, nicht nur alle entlassenen Arbeiter wieder einzustellen, sondern auch den Verband anzuerkennen und eine Vereinbarung

zu unterzeichnen, welche die Einleitung von Verhandlungen über Lohn-erhöhungen und Aenderungen in den Arbeitsbedingungen vorsieht und den Droschkenführern gestattet, während ihres Dienstes das Verbandsabzeichen zu tragen.

Für die Schweiz kein internationaler Fahrtausweis mehr nötig. (I.T.F.) Vom Frühjahr 1930 ab benötigen ausländische Kraftwagen in der Schweiz keine internationalen Ausweispapiere mehr.

Ausbau und Erweiterung des Strassenhilfsdienstes. (I.T.F.) Nach dem deutschen Muster sollen jetzt auch in Belgien, zunächst auf den Strecken Brüssel-Ostende, Brüssel-Esschen (über Antwerpen), Brüssel-Herbesthal (über Lüttich), Brüssel-Sterpenich (über Namen und Aarlen) und Brüssel-französische Grenze (über Bergen) Streckentelephone zu den nächsten, Tag und Nacht besetzten Hilfsstationen in Abständen von jeweils einem Kilometer aufgestellt werden. Der öffentliche Wert dieses Dienstes wird dadurch erhöht, dass er auch von den Ortspolizei-stationen und den staatlichen Strassenaufsichtspersonen benutzt wird.

Die deutsche Organisation "Aha-Autohilfe" hat bisher sieben Ausfallstrassen Berlins mit Streckentelephonen zu solchen Hilfsstationen versehen lassen. Am 14. April ist nun auch die erste derartig ausgerüstete Strecke Bayerns, die Strasse Nürnberg-München der Öffentlichkeit übergeben worden. Die Telephone sind in Abständen von 4 km an besonderen Masten aufgestellt.

Der weitere Ausbau der Strecken Berlin-Hamburg und Berlin-Dresden ist in Aussicht genommen. Von diesem Dienst können nur die Mitglieder der "Aha-Autohilfe" Gebrauch machen.

Notausgänge an Doppeldeck-Omnibussen. (I.T.F.) Da in England ein Ministerialerlass betr. einen Notausgang an Doppeldeck-Omnibussen mit eingeschlossenen Treppen zu erwarten ist, hat die Stadt Bolton beschlossen, alle neuen Omnibusse mit offenen Treppen herstellen zu lassen.

Zunahme des Luftpostverkehrs in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Im März wurden in den vereinigten Staaten 70 152 Pfund (1 Pfund = 453 gr.) mehr an Luftpoststücken befördert als im Vormonat. Das Gesamtgewicht der beförderten Poststücke betrug im März 625 328 Pfund.

Ende des Strassenbahnerstreiks in Lille. (I.T.F.) Nach mehr als zweiwöchiger Dauer hat der am 1. April d.J. erklärte Streik der Strassenbahner von Lille ein Ende gefunden. Die Arbeit wurde von den Streikenden am 18. April auf Grund eines Vorschlages der Schlichtungskommission aufgenommen, welche auf Veranlassung des Bürgermeisters von Lille eingesetzt worden war. Der nach langen Verhandlungen am 17. April unterzeichnete Vergleichsvorschlag der Schlichtungskommission sah folgendes vor: 1.) die ausdrückliche Verpflichtung der beiden Parteien, sich dem zu füllenden Schiedsspruche zu unterwerfen; 2.) die Wiederaufnahme der Arbeit am 18. April. Der am 20. April gefällte und klar begründete Schiedsspruch enthält für die Arbeiter folgende Verbesserungen: Lohnsteigerung von Fr. 0,15 in der Stunde für Arbeiter im Stundenlohn und Fr. 1,05 für die übrigen Bediensteten, wodurch der Lohn der Führer und Schaffner auf 26,78 Franken täglich (bei Anfängern) und auf 28,68 Franken (nach 7 Jahren) erhöht wird. Die geschulten Arbeiter erhalten ab 18. April Fr. 4,18 in der Stunde, die ungelerten Fr. 3,50. Eine Neuregelung dieser Löhne kann erst verlangt werden, wenn die Indexziffer, welche jetzt 726 beträgt, über 766 hinaus steigt oder unter die Zahl 686 fällt. Durch den Schiedsspruch werden ferner verschiedene strittige Punkte betreffend den Arbeitsvertrag geregelt und ein Schlichtungsverfahren für den Fall erneuter Konflikte geschaffen. Der Vertrag gilt, die Lohnregelung ausgenommen, bis 31. Dezember 1933 und darnach jeweils auf ein weiteres Jahr, sofern er nicht unter Einhaltung einer dreimonatigen Frist gekündigt wird.

Die Arbeitszeit des Strassen- und Kleinbahnpersonals in Holland. (I.T.F.) Auf wiederholte Ersuchen des Holländischen Verbandes der Eisen- und Strassenbahner hin hat der Verkehrsminister Hollands Massnahmen getroffen, um die genaue Einhaltung der für die Strassen- und Kleinbahner geltende Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen zu sichern. Vom

11. Mai d. J. an müssen die von allen Angestellten im Fahrdienst geleisteten Arbeitsstunden genau aufgeschrieben werden, sodass jegliche Uebertretung der Vorschriften oder jegliche nicht erlaubte Abweichung davon sofort von den Gewerbeaufsichtsorganen festgestellt werden kann. Durch diese Massnahme wird der Willkür, welche bisher bei vielen Gesellschaften hinsichtlich der Dienstzeit des Personals geherrscht hat, ein Ziel gesetzt.

SEELEUTE.

Die Seemannsheuern im Jahre 1929. (I.T.F.) Nach der "Monthly Labor Review", der vom amerikanischen Arbeitsministerium herausgegeben Monatszeitschrift wurden den auf Fahrzeugen von über 5 000 B.R.T. beschäftigten Seeleuten im Jahre 1929 nachstehende Heuern bezahlt:

| <u>Staatsangehörigkeit:</u> | <u>Matrosen</u> | <u>Zimmerleute</u> | <u>Heizer</u> |
|-----------------------------|-----------------|--------------------|---------------|
| amerikanisch: | | | |
| private Fahrzeuge | \$ 64 | \$ 68 | \$ 63 |
| staatliche Fahrzeuge | „ 62 | „ 80 | „ 65 |
| britisch | „ 44 | „ 63 | „ 46 |
| dänisch | „ 42 | „ 47 | „ 43 |
| holländisch | „ 40 | „ 46 | „ 42 |
| französisch | „ 21 | „ 24 | „ 24 |
| deutsch | „ 30 | „ 35 | „ 32 |
| italienisch | „ 29 | „ 35 | „ 31 |
| norwegisch | „ 42 | „ 47 | „ 44 |
| spanisch | „ 33 | „ 33 | „ 32 |
| schwedisch | „ 42 | „ 44 | „ 37 |

Die Angaben über die Heuern in anderen Staaten als Amerika stammen von den betreffenden Konsulaten.

Amerika will auf seinen Fahrzeugen eigene Seeleute. (I.T.F.) Bekanntlich sind die meisten Seeleute an Bord amerikanischer Fahrzeuge Ausländer. In amerikanischen Seeschifffahrtskreisen versucht man jetzt die Amerikaner für den Seemannsberuf zu interessieren. Nach den letzten Vorschlägen soll sich der Staat mit der Ausbildung von Seeleuten befassen. Diese Seeleute werden gleichzeitig eine Reserve für die Kriegsmarine bilden und der Staat wird 1/3 ihrer Heuern bezahlen. Der Staat würde dann also ausser einer Subvention an die Handelsmarine auch einen Teil der Seemannsheuern zahlen. Sagt man doch, dass in Amerika alles möglich ist.