



# PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

No. 3

1. Februar 1930.

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

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

## EISENBAHNER.

Die belgischen Eisenbahner fordern zum dritten Mal in vier Monaten Erhöhung der Löhne und Gehälter.

(ITF) In der Sitzung des Verwaltungsrates der belgischen Eisenbahnen vom 17. Januar stellten die Vertreter des freigewerkschaftlichen Eisenbahnerverbandes zum dritten Mal in vier Monaten die Forderung auf Erhöhung der Löhne und Gehälter. Der Verkehrsminister erklärte, dass gemäss den Berechnungen des christlich-demokratischen Ministers die Eisenbahngesellschaft bereits höhere Personalausgaben mache als die Privatindustrie. Voraussichtlich könne der Eisenbahngesellschaft eine Tarifierhöhung von höchstens 10% bewilligt werden.

Proteststreik in Britisch-Indien.

(ITF) Der Verband des Personals der Great Indian Peninsula Eisenbahn bemüht sich seit zwei Jahren mit friedlichen Mitteln, einige Forderungen des Personals durchzusetzen. Die Versuche scheiterten alle an der schroffen ablehnenden Haltung der Verwaltung.

Die Geduld des Personals geht zu Ende und die Gemüter sind noch obendrein bewegt durch die Massregelung des Verbandssekretärs. Der Verbandsvorstand hat nunmehr einen Eintagsstreik als Protest gegen das provozierende Verhalten der Direktion beschlossen.

Die schwedischen Privateisenbahner kündigen ihren Manteltarifvertrag.

(ITF) Der schwedische Eisenbahnerverband und die schwedische Lokomotivführergewerkschaft haben den Manteltarifvertrag mit dem Arbeitgeberverband der Privateisenbahnen zum Ende dieses Jahres gekündigt. Der Lohntarif wird durch diese Massnahme nicht berührt. Unter den gekündigten Vertrag fallen 15000 Mann.

Eine amerikanische Eisenbahngesellschaft vermeidet einen grossen Streik in letzter Minute.

(ITF) 3500 Zugbegleiter der Erie-Eisenbahngesellschaft beschlossen vor einigen Wochen, den Streik zu erklären, wenn ein letzter Versuch, ihre Forderungen auf friedlichem Wege durchzusetzen, scheitere. Die Gesellschaft hat es auf den Streik nicht ankommen lassen. Der Forderung des Verbandes entsprechend werden für Begleiter von Güterzügen Sitzgelegenheiten auf der Lokomotive geschaffen. Eine Forderung auf 1 Dollar Lohnerhöhung pro Tag wird einem Schiedsgericht unterbreitet und etwa hundert Beschwerden wegen Verletzung arbeitsvertraglicher Bestimmungen einem paritätischen Schlichtungsausschuss überwiesen.

Auf diese Zugeständnisse der Gesellschaft hin hat der Zugbegleiterverband seine Streikdrohung eingezogen.

Eine internationale Eisenbahnerkundgebung in Hamburg. (ITF) Die Ortsgruppe Hamburg des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands plant für den 21. Juni 1930 eine internationale Eisenbahnerkundgebung. Die offizielle Kundgebung besteht in einem offiziellen Meeting. Daneben werden Rundfahrten durch die Stadt und den Hafen, Besichtigungen des Elbtunnels, eines Ozeandampfers und genossenschaftlicher Betriebe veranstaltet. Ferner besteht Gelegenheit zu Eintags-Ausflügen nach Cuxhaven und Helgoland.

Nähere Mitteilungen folgen.

### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Kollektivverträge für tschechische Kraftfahrer. (ITF) Neue Verträge für die Kraftfahrer bei dem Westböhmischen Konsumverein in Pilsen und den Genossenschafts-Bäckereien in Prag verbürgen (im Falle von Pilsen): einen Wochenlohn von Kč 300 (100Kč=ca. RM 12,40) bei achtstündiger Arbeitszeit, einen wöchentlichen Pauschalbetrag von Kč 55 bei Ueberstunden, einen Zuschlag von 75% bei Sonn- und Feiertagsarbeit, ein vierteljährliches Wohnungsgeld von Kč 250 für verheiratete und Kč 125 für ledige Lenker, ein Neujahrgeld in Höhe eines doppelten Wochenlohnes, sechs Tage bezahlte Ferien nach einem und 10 Tage nach 3 Jahren. Die Beiträge zu den sozialen Versicherungen sowie die Einkommenssteuer werden vom Unternehmen bezahlt. Es werden auch Arbeitskleider zur Verfügung gestellt.

Ähnliche Bedingungen sind im Prager Vertrag enthalten. Die Ueberstunden werden in diesem Falle (bis zu 60%) mit Kč 40 wöchentlich, Sonntagsarbeit mit 50% und Feiertagsarbeit mit 100% Zuschlag entschädigt.

Ein gesetzlicher, wöchentlicher Ruhetag für die holländischen Transportarbeiter an Land. (ITF) Der holländische Verband kämpft seit Jahren für eine gesetzliche Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten aller Arbeiter in den Transport- und Verkehrsbetrieben bzw. für die Anwendung des Arbeitsgesetzes vom Jahre 1919 auf sämtliche Transportarbeitergruppen. Am 1. Januar d.J. trat ein Königl. Erlass vom 6. Juni 1929, der nähere Ausführungsbestimmungen zu den Artikeln 14 und 96 des Arbeitsgesetzes enthält, in Kraft, der u.a. auch den Last- und Geschäftskraftwagenführern, den Autobus- -- ~~sofern~~ es sich nicht um interkommunale Dienste handelt, für die bereits eine besondere Dienst- und Ruhezeitregelung besteht -- Droschken- und Mietschauffeuren einen wöchentlichen Ruhetag verbürgt. Soweit die Sonntagsarbeit zur Beförderung besonderer, im Erlass aufgeführten Artikel oder zur Personenbeförderung unumgänglich ist, muss auf Grund einer sog. Ruhetagskarte, in welche die Sonntage, an denen gearbeitet wurde sowie die Ruhetage einzutragen sind, in der darauffolgenden Woche ein Ruhetag genommen werden.

Der Verband gibt sich damit nicht zufrieden. Er verlangt den vollen Industriearbeiterschutz und überwacht jetzt scharf die strikte Einhaltung des Ruhetagsbeschlusses, vor allem um den Einwand der Regierung, das Arbeitsgesetz könne auf die Chauffeure wegen des notwendigen schwierigen und kostspieligen Ueberwachungsapparates keine Anwendung finden, zu entkräften.

Folgen der langen Arbeitszeit. (ITF) In Holland konnte eine gute Arbeits- und Ruhezeitregelung für die interkommunalen Autobusdienste durchgesetzt werden, doch sind Arbeitszeiten von 24 und mehr Stunden für Miets- und Privatchauffeure, Chauffeure in Möbeltransport- und Speditionsgeschäften und für Geschäftskraftfahrer noch ganz an der Tagesordnung. So machte eine Amsterdamer Speditionsfirma, bei der solche Arbeitszeiten keine Seltenheit sind, einen Chauffeur schadenersatzpflichtig, nachdem er Ende vorigen Jahres von vormittags 7 Uhr bis nachts 2 Uhr und von 6 Uhr am gleichen Morgen bis abends 7 Uhr ununterbrochen gearbeitet hatte und noch am selben Abend (um halb 12 Uhr) eine Fracht nach Rotterdam zu bringen hatte. Die Rückfahrt musste sofort angetreten werden. Der Mann fiel unterwegs in Schlaf und ein Laternenpfosten musste als Wecker dienen. Man kann von Glück sagen, dass größeres Unheil verhütet wurde. Die Firma hat sich inzwischen erkenntlich erwiesen, dass sie mit schlafenden Chauffeuren nichts mehr zu tun haben will.

Unlängst hat sich aus dem selben Grunde in Medan (Holl. Ost-Indien) ein tödlicher Verkehrsunfall ereignet, dem ein Fahrgast zum Opfer fiel. Bei der Untersuchung stellte sich heraus, dass der bei einem Mietautogeschäft arbeitende Mietwagenchauffeur nach 20stündigem, ununterbrochenen Dienst in Schlaf gefallen war.

Verhütung der Kurbelunfälle. (ITF) Nach fünfjährigem Kampfe hat es der deutsche Reichsverband der Berufskraftfahrer (im "Gesamtverband") trotz der starken Gegnerschaft der Automobil-Industriellen dahin gebracht, dass die Berufsgenossenschaften ab 1. Januar 1930 für alle neuen und neubeschafften gebrauchten Fahrzeuge eine rückschlagsichere Andrehkurbel fordern.

Wo ist der Schutz der Kraftdroschkenführer gegen Verbrecher? (ITF) Die Raubmorde an Kraftdroschkenführern häufen sich und die Mörder entkommen meistens unerkannt und ungestraft. In den ersten Januartagen sind in Frankreich 3 Chauffeure ermordet und ein vierter überfallen worden. Die "Luft- und Kraftfahrt", das Verbandsblatt der deutschen Berufskraftfahrer weiss ebenfalls von 4 solcher traurigen Fälle zu berichten, die sich in den letzten Monaten zugetragen haben.

Strafe für Ignorierung elektrischer Verkehrssignale in England gefordert. (ITF) Die Stadtverwaltung Leeds wird während der jetzigen Parlamentssession einen Gesetzantrag einreichen, um ermächtigt zu werden, Personen, welche elektrische Verkehrssignale nicht beachten, zu bestrafen.

Garagenordnung in Deutschland. (ITF) Da sich die bisherigen einzelstaatlichen Regelungen als unzulänglich erwiesen haben, bereitet das deutsche Verkehrsministerium eine Reichs-Garagenordnung vor, wonach geräuschvolle Garagen in Wohngebieten nur gestattet werden, soweit sie von den Bewohnern des Bezirks gebraucht werden. Um den Garagenbau und die -miete zu verbilligen, sollen die haupolizeilichen Bestimmungen möglichst grosszügig gehalten werden. Nach dem Entwurf müssen Grossgaragen mit besonderen Feuerlöschanlagen ausgerüstet und mit einem schalldichten Abschluss der Räume und der Ausfahrt versehen sein.

Ausbau des Fachblattes für die Schweizerischen Chauffeure. (ITF) "Der Chauffeur", das Blatt der Schweizerischen Berufs-Chauffeure-Vereinigung im Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter hat mit der Dezembernummer 1929 sein Erscheinen eingestellt. Jetzt liegt uns die erste Nummer der an seine Stelle getretenen Halbmonatszeitschrift "Autocourier" vor, eine Zeitschrift, die sich nicht nur durch ihr gutes Aussehen, sondern auch durch ihren Inhalt auszeichnet. Sie ist reich mit Bildern ausgestattet und hat sich zur Aufgabe gemacht, nicht nur für die Interessen der Chauffeure und Motorradfahrer, sondern auch des gesamten im Automobilgewerbe und in der Flugzeugindustrie beschäftigten Personals zu wirken. Die über 2500 Leser der Zeitschrift werden darin manchen wertvollen Wink finden und für ihre Berufsarbeit überhaupt viel Nutzen daraus ziehen können, ein Vorzug, der für die weitere Verbreitung des Organs Gewähr bietet.

Übernahme der Chicagoer Verkehrsmittel durch die Stadt. (ITF) Chicago beabsichtigt, die Strassenbahnen und Hochbahnen selbst zu übernehmen und zu betreiben, um der bestehenden Verkehrsschwierigkeiten besser Herr zu werden. Zur Zeit verhandelt man über die Höhe der Übernahme-summe. Für die Strassenbahnen sind vorläufig 164,6 Millionen Dollar, für die Hochbahnen 95,5 Millionen Dollar, zusammen rund 260 Millionen, angesetzt worden. Wenn die jüngsten Nachrichten in den Tageszeitungen über den Bankrott der Stadt Chicago zutreffen, dürfte es fraglich sein, ob die Übernahme tatsächlich zustandekommen wird.

Ausbau des Streckennetzes der Berliner Verkehrs-A.G. (ITF) Im Jahre 1929 hat die Berliner Verkehrs-A.G. 172 km neue Strecken in Betrieb genommen. Diese Zahl verteilt sich auf die verschiedenen Transportmittel wie folgt: Strassenbahnen 89 km, Autobusse 76,8 km, Hoch- und Untergrundbahn 5,97 km. Diese Streckenausbreitung entspricht ungefähr der Gesamtverkehrsleistung von Städten wie Königsberg oder Stettin. Ende 1929 betrug das gesamte Streckennetz ungefähr 1085 km, u. z. bei den Strassenbahnen 724, den Omnibussen 297 und bei der Hoch- und Untergrundbahn 64 km.

Rechtsstreit gegen die Stadtverwaltung Hull-England wegen Entlassung von Streikbrechern bei der Strassenbahn. (ITF) Gemäss einer Empfehlung der Strassenbahnkommission in ihrer ersten Sitzung nachdem die Arbeiterpartei die Mehrheit im Stadtrat von Hull erlangt hatte, beschloss dieser Anfang Dezember 1929, 113 Bedienstete, welche beim Generalstreik vom Mai 1926 als Streikbrecher eingestellt und darnach im Strassenbahndienst behalten wurden, zu entlassen. Die in Frage kommenden Bediensteten sollten die Möglichkeit zu einer Wiederanstellung in der niedrigsten Gruppe haben, mehrere unter ihnen haben jetzt aber höhere Stellen, z.B. die eines Kontrolleurs, inne. Einige Mitglieder der konservativen Partei, welche sich für diese Bediensteten verwenden, machten den Rechtsstreit vor dem Obergerichtshof (High Court) anhängig mit dem Antrag, den Huller Stadtrat zur Rückgängigmachung seines Beschlusses zu verurteilen. In der ersten Terminverhandlung vom 17. Dezember wurde der Fall auf einen Monat vertagt nachdem die Vertreter der Gemeinde erklärt hatten, vorläufig nichts weiteres zu unternehmen. In der zweiten Verhandlung am 17. Januar versprach der Richter, demnächst seine Entscheidung zu fällen; bis dahin müsse aber die Beklagte ihre Verpflichtung, nichts zu unternehmen, einhalten. Sobald die Gerichtsentscheidung getroffen ist, kommen wir auf die Angelegenheit zurück.

Streik bei den öffentlichen Transportunternehmen in Bordeaux. (ITF) Nachdem die von ihnen gestellten Gehaltsforderungen nicht bewilligt wurden, haben die Strassenbahnbediensteten von Bordeaux und den Vororten, insgesamt 4000 Arbeiter und Angestellte, beschlossen, am 23. Januar in den Streik zu treten. Ab diesem Tage ist keine Strassenbahn und kein Omnibus mehr aus den Hallen gefahren.

Entwurf eines Arbeitsschutzgesetzes in Deutschland. (ITF) Im Reichstag wird z. Zt. ein Arbeitsschutzgesetzentwurf behandelt, der für die Strassen- und Kleinbahner insofern von grosser Bedeutung ist, weil sie bisher nicht unter die Gewerbeordnung fielen. Die Strassen- und Kleinbahner werden dem Abschnitt über den Schutz gegen die Betriebsgefahren ebenso wie alle übrigen Betriebe unterstehen. Nach dem neuen Entwurf gelten für sie auch die Bestimmungen über die Arbeitszeit in ihrem ganzen Umfange. Die Arbeitszeit soll grundsätzlich 8 Stunden im Tag und 48 Stunden in der Woche betragen. Was die blosse Arbeitsbereitschaft betrifft, so bestimmt der Arbeitsminister, auf welche Gruppen die diesbezüglichen Bestimmungen Anwendung finden müssen. Über 60 Stunden im Jahr hinaus zu leistende Überstunden müssen tarifvertraglich vereinbart werden. Sonn- und Feiertagsarbeit ist im Verkehrsgewerbe zugelassen. Wenn es nicht möglich ist, den zweiten Ruhetag an einem Sonntag zu geben, müssen die Ruhetage auf einen Wochentag fallen und muss ein gleichwertiger Schutz gewährt werden.

Lohnbewegung der algerischen Hafenarbeiter. (ITF) Die Hafenarbeiter von Philippeville (Algerien), etwa 700 an der Zahl, errichteten vor einiger Zeit eine Gewerkschaft, die sich der französischen Hafenarbeiterföderation anschloss. Die junge Gewerkschaft begann sehr bald eine Lohnbewegung. Die Löhne betragen 24 Franken für den achtstündigen Arbeitstag, der Überstundenlohnsatz 3,50 Franken; vor dem Kriege betrug der Tagelohnsatz 5 Franken. Da die Lebenshaltung nominell auf das Achtfache gestiegen ist, müssten die Löhne heute 40 Franken betragen. Die Gewerkschaft forderte indessen 32 Franken pro Tag. Die Arbeitgeber boten 28 Franken an. Die Arbeiter wiesen das Angebot zurück und traten am 22. November in den Streik. Die Streikparole wurde von den arabischen und europäischen Arbeitern glänzend befolgt; die Wirksamkeit des Streiks wurde jedoch durch arabische Streikbrecher bedenklich beeinträchtigt. In den späteren Verhandlungen mit den Arbeitgebern stellte sich heraus, dass weitere Konzessionen nicht erreicht werden können. Die Gewerkschaft beschloss daher die Wiederaufnahme der Arbeit unter den von den Arbeitgebern angebotenen Bedingungen.

Die algerischen Löhne nehmen sich noch schlecht aus neben den ohnehin niedrigen Löhnen in französischen Häfen. Die neue Gewerkschaft hat bewiesen, dass sie eine Änderung der jetzigen Zustände herbeiführen will und verdient daher Anerkennung für ihren ersten Kampf.

#### SEELEUTE.

Neuer Tarifvertrag für die holländischen Seeleute. (ITF) Der holländische Transportarbeiterverband kündigte am 22. April v. J. den Tarifvertrag für die Seeleute. Nach langwierigen Verhandlungen mit den Reedern ist jetzt ein neuer Vertrag zustande gekommen. Die Heuern erfuhren keine Änderung (mit Ausnahme für die Kohlenzieher, die jetzt nach 6 Monaten Fahrzeit -- bisher erst nach 12 Monaten -- 85 Gulden im Monat erhalten) und betragen jetzt für den:

Bootsmann.....	Mindestlohn	fl.	115
Zimmermann (Vergütung für eigenes Geschirr fl. 5).....	"	"	115
Hilfsskesselwärter.....	"	"	115
Schmierer.....	"	"	115
Heizer.....	Festlohn	"	105
Lampist (Matrose).....	"	"	105
Vollmatrose.....	"	"	100
Kohlenzieher mit mindestens 6 Mon. Fahrzeit..	"	"	85
Kohlenzieher mit weniger als 6 Mon. Fahrzeit	"	"	75
Leichtmatrose.....	Mindestlohn	"	50
Junge.....	"	"	25
Koch (mit Patent).....	"	"	145
Koch (ohne Patent).....	"	"	130
Steward, befahren, über 21 Jahre alt.....	"	"	75
Steward, " , unter " " " ".....	"	"	50

Messraumjunge.....	Mindestlohn fl. 30
Kochsmaat, befahren.....	" " 30
Kochsmaat, ohne Fahrzeit.....	" " 25
Junge.....	" " 25

Bei der Kündigung des Vertrages forderte die Organisation keine Heueraufbesserung, mit Ausnahme für die Kohlenzieher, die auch bewilligt wurde. Als wichtigste Verhandlungsgegenstände betrachtete man die Pensionsregelung und die Ferien. In bezug auf die Pensionsregelung hat man sich dahin geeinigt, dass eine Kommission ernannt werden soll, um die Möglichkeiten zu prüfen. Die Kommission soll schon im Laufe dieses Jahres Bericht erstatten.

Was die Ferien betrifft, so ist es gelungen, den Seeleuten nach einjährigem Dienst bei der selben Reederei 4 Tage Ferien im Jahr zu sichern. Als Lösung des Dienstverhältnisses wird nur freiwillige Abmusterung oder Entlassung, weil sich der Betreffende nicht für die Arbeit eignet, betrachtet.

Unter den erwähnten Vertrag fällt auch zum ersten Mal das Bedienungspersonal auf Frachtschiffen. Als Frachtschiffe werden Schiffe betrachtet, die nicht mehr als 12 Passagiere mitführen.

Im Übrigen wurden noch einige kleinere Verbesserungen über die Mehrarbeitsentschädigung erzielt.

Die neue Ubereinkunft, die sofort in Kraft tritt -- bezüglich der Ferien hat sie rückwirkende Kraft ab 1. Juli v. J. -- gilt auf unbestimmte Zeit und kann mit dreimonatiger Frist, jedoch nicht vor dem 1. April 1931, gekündigt werden.

Umbau deutscher Schiffe. (ITF) Vier deutsche Schnelldampfer der Hamburg-Amerika-Linie (die sog. Ballinklasse) werden umgebaut. Neue Maschinen, neue Kesselanlagen und andere Verbesserungen dienen dazu, ihre Fahrt zu beschleunigen. Alles um die Konkurrenz aushalten zu können, bzw. den Rekord zu drücken. Immer schneller!

Die Tieflademarke in der Ostseeschifffahrt. (ITF) Um die Sicherheit zur See durch ein Ubereinkommen über eine einheitliche Regelung der Ladelinien an Schiffen in der Ostseeschifffahrt zu erhöhen, hat die sog. Ostseekonferenz, die vom 2. bis 9. Dezember 1929 in Stockholm stattfand, eine Anzahl Empfehlungen angenommen, die den interessierten Regierungen übermittelt werden sollen. In den Empfehlungen wird u. a. vorgeschlagen, dass jede Regierung die schon bestehenden Bestimmungen über Schiffslademarken aufrechterhalten oder schnellstens entsprechende Bestimmungen erlassen soll. Im allgemeinen wird vorgeschlagen, dass mit einigen Ausnahmen auch Schiffe unter 100 Brutto-Register-Tonnen mit einer Tieflademarke und einem Freihordzertifikat zu versehen sind. Die Marke soll nach den Bestimmungen in den verschiedenen Ländern festgesetzt werden. Die Durchführung dieser Empfehlungen soll nicht bis über den 1. Januar 1932 hinausgeschoben werden.

Dampf- und Motorschiffe. (ITF) Nach Lloyd's Register über den Schiffsbau im dritten Vierteljahr 1929 werden die Dampfschiffe sowohl zahlenmässig wie in bezug auf den Gesamttonneninhalt durch die Motorschiffe verdrängt. Dies zeigt die Tatsache, dass Motorschiffe von 1 531 753 Bruttotonnengehalt gegenüber Dampfschiffen mit einem Bruttotonnengehalt von 1 275 019 T im Bau waren. Interessant ist, den wirklichen Tonnengehalt anhand nachstehender Zahler zu vergleichen:

<u>Im Bau</u>	<u>Motorschiffe</u>	<u>Dampfer</u>
30 000 Tonnen und mehr	0	2
25 000 bis 30 000 Tonnen	1	2
20 000 bis 25 000 "	4	1
15 000 bis 20 000 "	10	0
10 000 bis 15 000 "	20	5
8 000 bis 10 000 "	33	11
6 000 bis 8 000 "	36	22

BERICHTIGUNG zu Seite 1, EISENBAHNER, erste Notiz betreffend die belgischen Eisenbahner. Darin muss es heissen: "gemäss den Berechnungen des christlich-demokratischen Arbeitsministers" -- statt "Ministers".