



PRESSEBERICHT

Nº 6

14. März 1930.

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

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

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

EISENBAHNER.

Die 5 Tage - Woche bei der deutschen Reichsbahn (I.T.F.) Die deutsche Reichsbahngesellschaft und die deutschen Eisenbahnergewerkschaften haben eine Vereinbarung getroffen, um die sofortige Entlassung von 7000 Werkstättenarbeitern zu vermeiden.

Die normale Arbeitszeit in den Werkstätten beträgt 51 Stunden pro Woche. In einem Teil der Werkstätten wird von Montags bis Freitags 9 und am Samstag 6 Stunden gearbeitet; in diesen Betrieben wird die Arbeitszeit durch Ausfall der Samstagsschicht auf 45 Stunden pro Woche herabgesetzt. In einem anderen Teil der Werkstätten wird an jedem Wochentage 8½ Stunden gearbeitet; durch den Ausfall der Samstagsschicht, wird hier die Arbeitszeit auf 42½ Stunden pro Woche herabgesetzt. Im Falle der letzteren Werkstätten ist jedoch die Befugnis erteilt, die Schicht der ersten fünf Wochentage zu verlängern, um eine Wochenleistung von 44 Stunden zu erzielen. Dieses Abkommen gilt für die Dauer von acht Wochen.

Auch in anderen Betriebszweigen wird der Verkehrsrückgang spürbar. Um in diesen Zweigen Entlassungen zu vermeiden, werden die Bediensteten aufgefordert, in grösserer Zahl, den Erholungsurlaub in den nächsten zwei Monaten (März und April) zu nehmen.

Das englische Werkstättenaufsichtspersonal fordert einen Tarifvertrag. (I.T.F.) Das Aufsichtspersonal der Eisenbahnwerkstätten in England fällt unter keinen der zahlreichen Tarifverträge, welche die Eisenbahngesellschaften mit den Gewerkschaften geschlossen haben. Die Einzelarbeitsverträge unterliegen keinen bindenden, allgemein gültigen Regeln. In letzter Zeit verändert^{en} sich die Arbeitsbedingungen in ungünstigem Sinne dadurch, dass freigewordene Stellen bei Neubesetzung schlechter bewertet wurden. Während der Beförderte seine Lage verbesserte, wurde der Posten doch degradiert.

Der persönliche Kontakt dieser Beamten, mit den über ihre Lage entscheidenden Vorgesetzten erweist sich als unzulänglich. Aus den kleineren so gut wie aus den grossen Betrieben drängen sie bei den Gewerkschaften auf Abschluss eines Tarifvertrages.

Der englische Eisenbahnerverband und der Verband des Verwaltungs- und Aufsichtspersonals, haben gemeinschaftlich Verhandlungen mit den Gesellschaften eingeleitet. Beim ersten Verhandlungstermin bekundeten die Arbeitgebervertreter wenig Begeisterung für diese Forderung.

Ergebnisse der Rationalisierung .(I.T.F.) Gemäss den Aufzeichnungen des Verkehrsministeriums der Vereinigten Staaten, durchlief jeder Güterwagen der amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1929 durchschnittlich 32,4 Meilen (50,8 km.) pro Tag. Gegenüber 1928 bedeutet dies eine Leistungssteigerung von 1,2 Meilen (1,9 km.) und gegenüber 1927 eine Steigerung von 2,1 Meilen (3,3 km.) pro Tag. Der letztjährige durchschnittliche Umlauf eines Güterwagens betrug 10 Meilen (16,0 km.) pro Tag mehr als im Jahre 1921.

Ähnlich lauten die Zahlen über den Zuglauf und die Wagenbelastung. Derartiges Zahlenmaterial mag das Herz des Technikers erfreuen. Aber es gibt Zahlen, die eine andere Sprache reden. Der Arbeitsminister Davies gab kürzlich in einem Radiovortrag eine Uebersicht über seine neunjährige Erfahrungen als Minister.

"Die Eisenbahnen befördern mehr Fracht als je zuvor und tun es mit 250.000 Mann weniger. Die Industrie produziert 15% mehr und be-

schäftigt etwa eine Million Menschen weniger. Unsere Kohlenzechen fördern mehr mit weniger Bergleuten.

Neue Maschinen, neue "Efficiency" - Methoden, neue Zusammenballungen haben gelernte und ungelernte Arbeiter aus den Betrieben gejagt. Arbeiter in Stehkragen und Buchhalter sind zu tausenden auf die Strasse geflogen."

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Lohnbewegung bei den Amsterdamer Kraftdroschkenbetrieben. (ITF)

Seit Monaten unterhandelt der holländische Verband mit den Amsterdamer Kraftdroschkenbetrieben, die sich bisher hartnäckig geweigert haben, irgendwelche Zugeständnisse zu machen, um die fast unhaltbaren, schlechten Arbeitsverhältnisse der Kraftdroschkenführer zu verbessern. Nun ist es gelungen, wenigstens eine Unternehmung, die "Entam", zu einem Vertragsabschluss für das Jahr 1930 zu bewegen, der noch von der Stadtverwaltung gutgeheissen werden muss. Nach der neuen Vereinbarung erhalten die in dem genannten Betrieb beschäftigten Taxameterfahrer nunmehr einen festen Mindestwochenlohn von fl. 19, was für sie bei dem jetzigen schlechten Geschäftsgang schon etwas bedeutet. Die wichtigsten Bestimmungen des neuen Vertrages sind:

1. Der Lohn beträgt fl. 15 pro Woche, zuzüglich 5% bei einer Einnahme bis fl. 50 und 10% von dem fl. 50 übersteigenden Betrag. Der Garantielohn beträgt fl. 19. Verrechnung der Prozentgelder erfolgt monatlich.
2. Die Dienstordnung gilt für den ganzen Betrieb.
3. Es wird ein zusammenhängender Ferienurlaub von 6 Tagen und ausser dem Garantielohn ein Zuschlag von fl. 15 für Trinkgeldausfall gewährt.
4. Diejenigen Chauffeure, die Ende v. J. bei der Firma beschäftigt waren und eine neue Dienstuniform benötigen, erhalten eine Kleiderzulage.
5. Durch Zusammenstösse oder durch Fahrgäste verursachte Materialschäden werden vom Arbeitgeber getragen.

Bisher betrug der Lohn 12,5% der Bruttoeinnahme und 30% von der Differenz zwischen dieser und dem auf Grund der gefahrenen Kilometer (durchschnittlich mit 18 Cents pro km angeschlagen) errechneten Betrag. Der Garantielohn betrug für jeden Tag, an dem gefahren wurde, fl. 2. Der geforderte wöchentliche Ruhetag, der in jeder dritten Woche auf einen Sonntag fallen muss, ist, wie bereits an dieser Stelle mitgeteilt, ab 1. Januar 1930 gesetzlich verankert.

Der Kampf geht nun mit der "Amsterdamsche Rytuig My.", der "Atax" und mit dem "Bond van Werkgevers in het Taxibedryf", welcher letzterer die Kleinkraftdroschkenbetriebe vertritt, weiter. Diese Betriebe weigern sich, selbst auf die mit der "Entam" getroffenen Bestimmungen einzugehen.

Kollektivverträge für Chauffeure (Omnibuslenker, Geschäfts- und Lastkraftwagenführer) in Dänemark. (ITF) In einer Reihe dänischer Städte wurden für die Wagenlenker bei Omnibusgesellschaften Tarifverträge abgeschlossen. Die wichtigsten Vertragsbestimmungen sind: Wochenlohn: Kr. 60 (1 Kr. = ca. \$ 1,10); Arbeitszeit: 48 Stunden wöchentlich; Fahrten von und zur Arbeitsstelle werden nicht als solche angerechnet. An Werktagen wird Mehrarbeit mit Kr. 1,65 pro Stunde und an Sonn- und Feiertagen mit Kr. 2.- pro Stunde vergütet. Die vierteljährliche Kleiderzulage beträgt 20 Kr. Chauffeure, die am 1. Juni 3 Monate beschäftigt sind, erhalten 4 Tage bezahlte Ferien. Mit einer Firma wurde vereinbart, dass die wöchentliche Arbeitszeit 54 Stunden nicht überschreiten darf.

In Kopenhagen, Hobro und Aarhus wurden mit verschiedenen Unternehmen Verträge für Geschäfts- und Lastkraftwagenführer geschlossen. Danach betragen die Wochenlöhne Kr. 56,23, Kr. 52,21 (Stundenlohn Kr. 1,18) und Kr. 55.-. Im Falle Aarhus wird Chauffeuren, die auf kürzere Zeit eingestellt werden, ein täglicher Zuschlag von einer Krone extra bezahlt. In Kopenhagen wird den Chauffeuren beim Tragen von Eier- und Geflügel-Kolli im Gewichte von über 60 kg. ein Zuschlag von 5 Öre pro Kollo gewährt.

Die Arbeitszeit beträgt in der Regel 8 Stunden täglich oder 48 Stunden wöchentlich, der Überstundenzuschlag 25% für die erste,

33 1/3% für die zweite und 50% (auch Kr. 1,65) für die dritte Stunde. Für weitere Stunden, sowie für Arbeit an Sonn- und Festtagen wird meistens ein Aufschlag von 100% (oder 2 Kr.) bezahlt.

Bei Arbeit von morgens 6 Uhr bis zum normalen Arbeitsbeginn werden 50% Zuschlag gewährt und wenn am selben Tage noch übergearbeitet wird, für die dritte Stunde 100% Zuschlag.

Müssen die Mahlzeiten bei Fahrten nach auswärts dort eingenommen werden, so ist ein Zuschlag von Kr. 1,50 für einen ganzen und Kr. 0,75 für einen halben Tag zu zahlen.

Meistens erhalten Chauffeure, die vor dem 1. Januar eingetreten sind, 6 Tage bezahlte Sommerferien. Diese werden in einem Falle gewährt, wenn der Betreffende vor dem 1. März im Dienst war, u. z. so, dass sie zusammenhängend mit zwei Sonntagen genommen werden können. War ein Chauffeur 13 Wochen vor dem 1. September im Dienst, dann erhält er 4 bezahlte Ferientage.

Die Kündigung beträgt durchschnittlich eine Woche, gerechnet vom Zahltag an.

Wiederaufnahme der Beziehungen zwischen dem Arbeitgeber-Verband der Strassen- und Kleinbahnen und der Personalorganisation in Holland.

(ITF) Seit einigen Jahren sind infolge der hochmütigen und un-nachgiebigen Haltung der im genannten Arbeitgeber-Verband organisierten Strassenbahnunternehmen die Beziehungen zwischen diesem Verband und der Personalorganisation (Mitglied der I.T.F.) völlig abgebrochen. Früher fanden zwischen diesen Verbänden regelmässig Zusammenkünfte zur Besprechung der Personalfragen statt. Jetzt ist wieder die Verbindung hergestellt und es fand eine gemeinsame Sitzung der beiden Vorstände statt. Alle Lohn- und Arbeitsbedingungen der Bediensteten von Strassenbahn- und Kleinbahnunternehmen, die dem Arbeitgeberverband angehören, werden künftig gemeinsam durch die beiden Vorstände geregelt; ferner wurde versprochen, dass die Unternehmen von jetzt ab keine Schwierigkeiten bezüglich der Anerkennung der Gewerkschaft zur Vertretung der Personalinteressen mehr machen und dass sie ihren Bediensteten das Koalitionsrecht im weitesten Sinne des Wortes einräumen würden.

Siegreicher Arbeitskampf der Lyoner Strassenbahner.

(ITF) Die Strassenbahner von Lyon haben bekanntlich Anfang November wegen der ungenügenden Zugeständnisse der Gesellschaft einen 24stündigen Generalstreik ausgerufen. Inzwischen sind von einem Schlichtungsausschuss Vorschläge ausgearbeitet worden, die u. a. folgende Verbesserungen mit sich bringen:

- 1.) Lohnerhöhung von 2 Franken täglich für Bedienstete mit weniger als 10 Dienstjahren und 3 Franken für die übrigen, mit Wirkung ab 1. April 1930.
- 2.) Stufenweise Einführung nachstehender Verbesserungen in einem Zeitraum von 3 Jahren: Einführung von 600 000 Franken an die Pensionskasse; Erhöhung des Krankengeldes von 14 auf 20 Franken; zwei Ferientage mehr (sodass der Ferienurlaub 8 Tage beträgt); Lohnaufbesserungen für die Werkstättenarbeiter bis zu 5 Franken täglich; Gültigkeit des Anstellungsvertrages auf 4 Jahre.

Versuche mit Lichtsignalen an Londoner Strassenbahnen.

(ITF) Die "London United Tramways"-Gesellschaft hat einige ihrer Fahrzeuge versuchsweise mit einem Lichtsignal ausgerüstet, das den Zweck hat, von der rückwärtigen Fahrbahn kommende Fahrzeuge zu warnen, wenn die Bahn im Begriffe ist, zu halten. Es handelt sich um eine auf der Rückseite des Fahrzeuges angebrachte Laterne, auf deren Glas das Wort "caution" (Vorsicht) steht und das der Führer mit seinem Fusse einschalten kann.

SEELEUTE.

Die Reichsfachgruppe Seeleute des Gesamtverbandes in Deutschland kündigt einen Manteltarif.

(ITF) Am 31. Januar hat der Deutsche Gesamtverband den Manteltarif für Seefracht- und Passagierschiffe über 100 B.R.T. und für Seeschlepper und -leichter nebst Zusatzverträgen für Seebäderdampfer und Bergungsfahrzeuge gekündigt. Der Verband hat Verbesserungsanträge für 42 Paragraphen gestellt. Die Hauptforderungen sind:

- Heueraufbesserung von 10% auf Schiffen, die über 6 Monate keinen deutschen Hafen angelaufen haben;
- 8-stündige Arbeitszeit in den Häfen;
- Verkürzung der Arbeitszeit für das Bedienungs- und Verpflegungspersonal;
- Herabsetzung der Arbeitszeit auf See für Matrosen und Heizer;
- Festsetzung der Arbeitszeit auf See und im Hafen für alle Tagelöhner, auch Wäscher- und Plätterinnen;
- Bessere Regelung und Bezahlung der Überstunden;
- Bessere Regelung der Arbeitszeit beim Ein- und Auslaufen der Schiffe;
- Bessere Regelung in bezug auf die Ferien .

Der bisher gültige Vertrag läuft am 30. April d. J. ab.

Die Löhne der algerischen Seeleute. (ITF) Ende 1929 wurde bei einem Konflikt zwischen den Reedervereinen von Algerien und der zuständigen Seemannsorganisation ein Schiedsspruch gefällt, der den Forderungen der Seeleuten völlig entspricht. Danach betragen die Löhne mit rückwirkender Kraft ab 1. Juli 1929 für den:

	<u>frz.Franken x)</u>
Bootsmann und verwandte Gruppen	665
Zimmermann, 2. Bootsman und verwandte Gruppen.....	650
Matrose.....	585
Leichtmatrose.....	515
Jungmann.....	305
Junge.....	230
1. Heizer, Schmierer und verwandte Gruppen.....	665
Heizer.....	635
Kohlenzieher.....	585.

Verkürzung der Dienstpflicht für die französischen Seeleute. (ITF) Auf ein Ersuchen des uns angeschlossenen französischen Seemannsbundes hat der Kriegsmarineminister im Einvernehmen mit dem Minister für Seeschifffahrt beschlossen, die Dienstpflicht der französischen Seeleute (die französischen Seeleute müssen ihrer Dienstpflicht bei der Marine nachkommen; die registrierten Seeleute werden als Reserve für die Kriegsmarine betrachtet) von 36 auf 30, und später auf 24 Monate herabzusetzen. Die ersten Verkürzungen treten am 15. Februar 1930 in Kraft, während die spätere Herabsetzung der Dienstzeit auf 24 Monate allmählich, auf jeden Fall aber vor dem 31. Oktober 1931, eingeführt werden soll.

Konferenz über die Ladelinie in London.

(I.T.F.) Die holländische Regierung hat jetzt, wie die dänische, eine Kommission eingesetzt, die mit der Ausarbeitung von Vorschlägen für die internationale Ladelinienkonferenz in London beauftragt wurde. In dieser Kommission sind die holländischen Seeleute durch Kollege J. Brautigam, Vorsitzender des holländischen Transportarbeiterverbandes, vertreten.

Die englischen Seeleute wieder im Gewerkschaftsbund.

(I.T.F.) Der Landesverband der Seeleute Englands ist vor kurzem wieder in den englischen Gewerkschaftsbund aufgenommen worden.

Der Verband seefahrender Frauen in Schweden hält seinen ersten Kongress ab.

(ITF) Am 2. d. M. hielt dieser Verband in Stockholm seinen ersten Kongress ab. Der Vorstand wurde beauftragt, wegen Abschluss verschiedener Kollektivverträge mit den Reedern Unterhandlungen einzuleiten. Ferner soll der Vorstand auf den Anschluss der Organisation an den schwedischen Gewerkschaftsbund hinarbeiten.

x x x
x

x) 100 franz. Franken = ca. 16,40 Mark.