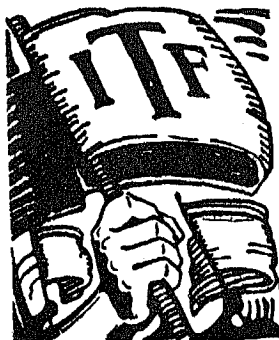


PRESSEBERICHT



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
 FERNSPRECHER 80186

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
 ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE
 SOWIE MONATLICH IN ESPERANTO

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

EISENBAHNER

Die Löhne des Hilfspersonals
 und der Anwärter bei den
 schwedischen Staatsbahnen.

Hilfspersonals und der Anwärter bei den schwedischen Staatsbahnen ausgearbeitet. Die Lohnskala enthält 20 Lohnklassen, von denen jede in drei Gruppen unterverteilt ist. Sie bezieht sich auch auf solche Anwärter, die aber niemals mehr als den niedrigsten Lohn der Kategorie erhielten, für die sie ausgebildet werden. Das Hilfspersonal, auf das sich der Entwurf bezieht, bekommt eine Lohnerhöhung, die der vom Parlament für das ständige Personal beschlossenen gleichkommt. Die Teuerungszulage wird ihnen auf derselben wie für das ständige Personal geltenden Grundlage bezahlt.

Die Kommission schlägt noch einige andere Verbesserungen vor. So soll das Hilfspersonal Anspruch auf Lohn für eine bestimmte Anzahl Krankheitstage pro Jahr sowie auf einen Teil des Lohnes für gewisse dienstfreie Tage bekommen. Ferner sind die jährlichen Ferien für das Hilfspersonal und für die Anwärter von 10 auf 15 Tage verlängert worden. Muss ein Bediensteter für eine längere Zeit einen Angestellten höheren Grades vertreten, so erlangt er den Anspruch auf das Gehalt der betreffenden höheren Kategorie. Der Entwurf sieht weiter für das Hilfspersonal kostenlose ärztliche Hilfe vor.

Es besteht die Absicht, den Entwurf in diesem Jahre dem Parlament zu unterbreiten, damit die neue Regelung, falls sie angenommen wird, mit dem neuen Budget in Kraft treten kann.

Kollektivvertrag für das Personal
 der schwedischen Privatbahnen.

bahnen ein endgültiger Beschluss gefasst worden. Die Gültigkeit des alten Vertrages wurde um ein Jahr verlängert. Die bereits geltende Teuerungszulage ist in einer Anzahl Betrieben um 50,60 bis 120 Kronen pro Jahr erhöht worden. In einer grossen Anzahl Betrieben sind die seinerzeit durchgeführten Lohnherabsetzungen aufgehoben oder ermässigt worden. Sie schwanken jetzt zwischen 2,5 und 5%. Einige Eisenbahnen sind weiter in bezug auf die Löhne in eine höhere Klasse versetzt worden.

Die Genossen Jarrigion und Semard
 vor dem Disziplinarausschuss.

ration, sind im Dezember vor dem Disziplinarausschuss, der über einen Antrag der Direktion auf Entlassung der beiden Genossen zu entscheiden hatte, erschienen. Der Begründung dieser Massregelung entnehmen wir folgende Stellen: "In seiner schriftlichen Darlegung erklärte Herr X..., er hätte sich als Mitglied des Verwaltungsrates der Nationalen Eisenbahngesellschaft nur dem Verwaltungsrat gegenüber zu verantworten. Diese Auffassung kann nicht geteilt werden; die Stelle des Mitglieds des Verwaltungsrates, die dem Herrn X... anvertraut worden ist, ist vollständig unabhängig von seiner Eigenschaft als Bediensteter der Nationalen Eisenbahngesellschaft und deswegen hat sich Herr X..... in dieser letzten

Eigenschaft den ihm zu Last gelegten Handlungen zuschulden kommen lassen. Diese Handlungen sind so ernstlicher Art, dass ich die Ehre habe, dem stellvertretenden Generaldirektor vorzuschlagen, den Fall des Herrn....dem Disziplinarausschuss zu unterbreiten".

Die getadelten Handlungen sind bekanntlich die Verteilung eines von den beiden Generalsekretären unterzeichneten Flugblattes, worin das Personal der Nationalen Eisenbahngesellschaft aufgerufen wird, an dem Streik vom 30. November 1938 teilzunehmen.

Jarrigion und Semard haben vor dem Ausschuss geltend gemacht, dass dieser nicht befugt ist, über sie zu urteilen, wegen ihrer doppelten Eigenschaft als Generalsekretäre der Eisenbahner-Föderation und als Mitglieder des Verwaltungsrats der Nationalen Eisenbahngesellschaft. Bei der Abstimmung haben sich die Vertreter der Gesellschaft für die Entlassung, die des Personals für die Auffassung, dass der Disziplinar-ausschuss nicht befugt ist, über die Massregelung beider Genossen zu urteilen, ausgesprochen. Der Antrag ist also der Generaldirektion rück-überwiesen und der Minister für öffentliche Arbeiten wird die endgültige Entscheidung zu treffen haben.

Wer kontrolliert die ameri-
kanischen Eisenbahnen?

(I.T.F.) Die wichtigsten Eisenbahn-
gesellschaften der Vereinigten
Staaten gehören zu den sog. Eisen-

bahnen I. Klasse. Fast 90% dieser Eisenbahnen stehen unter der Kontrolle der grossen Finanzleute aus der Wall Street, P.J. Morgan & Co oder Kuhn Loeb & Co oder der beiden. Diese Tatsache ist deutlich aus der folgenden in den amerikanischen "Railroad Notes" erschienenen, auf der Grundlage einer Untersuchung des "Labor Research Association" zusammengestellten Uebersicht ersichtlich:

<u>Gesellschaft:</u>	<u>Prozentsatz der Ge- samtlänge der Eisen- bahnen I. Klasse:</u>	<u>Kontrolliert von:</u>
Great Northern-Northern Pacific	11.8	Morgan
Alleghany (Van Sweringen roads)	9.6	Morgan
Pennsylvania	9.6	Kuhn, Loeb
Union Pacific	7.9	Kuhn, Loeb
Southern Pacific	6.5	Morgan and Kuhn, Loeb
Atlantic Coast Line	5.8	Morgan
Atchison, Topeka and Santa Fe	5.7	Morgan
Rock Island-Frisco	5.6	Andere Banken
New York Central	5.0	Morgan
Chicago, Milwaukee, St. Paul and Pacific	4.7	Kuhn, Loeb
Baltimore and Ohio	4.4	Morgan and Kuhn Loeb
Chicago and North Western	4.3	Morgan and Kuhn Loeb
Canadian Pacific lines in United States	4.0	Englische Gruppe
Southern	3.9	Morgan
	zusammen	88.8%

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Schritte zugunsten der pensionierten
Bediensteten der französischen
Kleinbahnen.

(I.T.F.) Der französische Klein-
bahnerverband, der der Französi-
schen Eisenbahner-Föderation an-
geschlossen ist, unternahm neuer-

liche Schritte zugunsten der pensionierten Bediensteten der Kleinbahnen. Er richtete an den Minister für öffentliche Arbeiten und den Finanz-
minister, an die Vorsitzenden der Kommissionen im Parlament und im Senat,
an die Vorsitzenden der politischen Fraktionen im Parlament und an den
Vorsitzenden des Ausschusses zur Wahrung der Eisenbahnerinteressen eine
Eingabe, worin die Notlage der pensionierten Kleinbahner geschildert und
die Angleichung ihrer Pensionen an die bei den Eisenbahnen gefordert wird.
Der Eingabe wurde eine Liste über die Höhe der Pensionen und die Anzahl
Pensionierter beigelegt, aus der ersichtlich ist, dass von den 11.317
Interessierten (männliche und weibliche Bedienstete und Witwen) nur
1.564 die höchste Pension von 5.000 bis 6.000 Fr. pro Jahr beziehen,

während die Pension der übrigen zwischen 1.000 und 5.000 Fr schwankt. Nach vielen Schritten ist es gelungen, für diejenigen, die im normalen Lebensalter nach 25 Dienstjahren pensioniert wurden, ab 1. Juni 1938 eine Teuerungszulage von 720 Fr. und für die übrigen eine solche von 360 Fr. zu erzielen, während die Pensionierten der Eisenbahnen eine solche Teuerungszulage bereits seit 1. Oktober 1937 beziehen. In der Eingabe wird darauf gedrungen, dass das Parlament die Erhöhung dieser bescheidenen Pensionen in Betracht ziehen und beschliessen möge, dass in Abwartung dieser Angleichung die Pensionierten der Kleinbahnen dieselben Vergütungen erhalten sollen, die ihre Kollegen von den Eisenbahner bekommen können.

Forderungen des Personals der Pariser kommunaler Verkehrsbetriebe.

(I.T.F.) Die am 28. Dezember 1938 abgehaltene Generalversammlung des Verbandes des Personals der Pariser kommunalen Verkehrsbetriebe hat ein-

mütig eine Resolution angenommen, worin gegen die Haltung der Regierung und der Behörden, die zur Niederringung des Generalstreiks vom 30. November Truppenmacht zur Verfügung stellten, protestiert und die Wiedereinstellung von 24 Bediensteten, die trotz Zusagen noch nicht eingestellt wurden, gefordert wird. Die Resolution betont, dass der Solidarität diesen Kollegen gegenüber Nachdruck verliehen werden muss und weist auf die Notwendigkeit einer Lohnerhöhung ab 1. Oktober 1938 hin. Ferner wiederholte sie im Einvernehmen mit dem gemeinsamen Ausschuss der Bediensteten öffentlicher Betriebe in der Pariser Region folgende Forderungen:

- 1) Einsetzung eines paritätischen Ausschusses;
- 2) Einrechnung der zeitweiligen Vergütungen in die Löhne zwecks Berechnung der Pensionsgrundlage;
- 3) Angleichung der Pensionen;
- 4) Erhöhung der Familienzulagen;
- 5) Reklassierung gewisser Personalkategorien;
- 6) Zusammenarbeit der Sozialversicherungsinstitute.

Forderung nach Schutzmassnahmen für das Personal der kommunalen Verkehrsbetriebe in Paris.

(I.T.F.) Da zahlreiche Schritte und Bemühungen bisher keinen Erfolg hatten, begab sich eine Deputation des Verbandes des Personals der Pa-

riser kommunalen Verkehrsbetriebe im Dezember zu der Direktion der Gesellschaft und drang auf die Verwirklichung von zwei schon vor langem aufgestellten Forderungen an. Es handelt sich erstens um notwendige Massnahmen, wodurch verhindert werden soll, dass die giftigen Auspuffgase in das Innere der Wagen dringen und die Passagiere und besonders das Personal, das sich stundenlang in der verdorbenen Luft aufhalten muss, belästigen. Die Direktion hat schon wiederholt versprochen, dass sie durch eine andere Zusammenstellung des Treibstoffes darin Abhilfe schaffen wird, doch bisher ist in dieser Hinsicht nichts getan worden. Die zweite Forderung, die schon im Jahre 1936 aufgestellt wurde, hat auf Errichtung von geschlossenen Führerkabinen Bezug. Die Berechtigung dieser Forderung zeigte sich wieder während der letzten Frostperiode, wo verschiedene Wagenführer vor Kälte zusammenstürzten.

Eine Neujahrsprämie an die belgischen Kleinbahner.

(I.T.F.) Die Direktion der nationalen Kleinbahngesellschaft in Belgien hat Ende Dezember be-

schlossen, dem gesamten Personal eine Neujahrszulage in der Höhe von 1 1/2% des Jahres-Bruttoverdienstes zu gewähren.

Ein Schlichtungsausschuss für das Personal der belgischen Küsten-Kleinbahnen.

(I.T.F.) Der paritätische Ausschuss bei der belgischen Küsten-Kleinbahngesellschaft hat am 19. Dezember Statuten eines Schlichtungsaus-

schusses, der Anfang 1939 ins Leben gerufen wird, beschlossen.

Der Schlichtungsausschuss ist für das Personal errichtet worden, das mindestens 6 Monate oder zwei Jahreszeiten hindurch im Dienst der Gesellschaft steht. Seine Aufgabe ist, über Einsprüche von Bediensteten gegen Massregelungen durch Entlassung, zeitweilige Dienstenthebung, Degradierung, etc. Gutachten abzugeben. Der Ausschuss besteht aus sechs Mitgliedern, wovon drei von der Gesellschaft eingesetzt und drei vom

Personal gewählt werden, sowie aus einem von den Mitgliedern gewählten Vorsitzenden, der ausserhalb der Gesellschaft steht. Der Einspruch gegen die Massregelung muss innerhalb drei Tagen eingelegt werden und hat aufschiebende Wirkung, mit Ausnahme bei Entlassungen und zeitweiligen Dienstenthebungen. Der Ausschuss gibt sein begründetes Gutachten mit Stimmenmehrheit ab; dieses wird mit dem Protokoll sowie mit der Aktenmappe über den Fall der Direktion überwiesen, die dann die endgültige Entscheidung trifft.

Ein Taxistreik in Newyork.

(I.T.F.) Nach Meldungen der Tagespresse hat der Newyorker Transportarbeiterverband für 11 000 Kraftdroschkenchauffeure den Streik erklärt. Nur Selbstfahrer dürfen im Verkehr erscheinen. Zweck der Bewegung ist Durchsetzung einer wesentlichen Lohn-erhöhung und Verbesserung der sonstigen Arbeitsbedingungen.

Zahlreiche Verstösse gegen die Arbeitszeitvorschriften im englischen Kraftverkehrsgewerbe.

(I.T.F.) Teil 19 des englischen Strassenverkehrsgesetzes aus dem Jahre 1930 enthält Vorschriften über die Arbeitszeit der Kraftwagenführer, wie jedoch aus einem Jahresbericht der Verkehrs-Kommissare für den Nord-West-Bezirk hervorgeht, sind zahlreiche Verstösse gegen diesen Teil des Gesetzes, der nur äusserst schwierig durchgeführt werden kann, festzustellen. Die eigentlichen Anklagen wegen solcher Übertretungen machen nur einen ganz geringen Prozentsatz der eingebrachten Beschwerden aus. Wie es in dem Berichte heisst, werden sprechende Beweise für Gesetzesverletzungen selten beigebracht, "wenn jedoch derartige Beweise vorliegen, bestehen wir darauf, dass das Gesetz seinen Lauf nimmt". Vorgeschlagen wird, dass sämtliche Unternehmer, wie bereits im Gütertransport eingeführt, verpflichtet werden sollen, Aufzeichnungen über die Dauer der Arbeitszeit der Wagenlenker zu machen.

Besondere Anerkennung zollen die Verkehrskommissare von South Wales den Führern und Schaffnern der Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr. "Sie gehören zu den Besten und Höflichsten auf der Strasse."

Die Arbeitszeit im Gütertransport der USA -- Neue Untersuchungen im Gange.

(I.T.F.) Die an dieser Stelle wiederholt besprochene Höchst-arbeitszeitregelung für den Kraftverkehr der USA auf Grund einer Verfügung der "Interstate Commerce Commission" vom 12. Juli 1938 ist, soweit der Personenverkehr in Betracht kommt, bereits am 1. Oktober 1938 in Kraft getreten, für den Last- und sonstigen Güterverkehr wurde aber ihre Durchführung bis 31. Dezember 1938 hinausgeschoben. Bei Ankündigung dieses Aufschubs am 26. September 1938 hat die Kommission erklärt, dass mit Rücksicht auf die von einer Anzahl Arbeitgeberverbänden aus dem Lastkraftwagen-gewerbe eingereichten Gesuche ab 4. November 1938 in Chicago (Illinois) weitere Erhebungen vorgenommen werden sollen, um den Lastkraftwagenbesitzern Gelegenheit zu geben, ihre Bedenken gegen gewisse Vorschriften geltend zu machen.

Die Gewerkschaften wehrten sich gegen die Verschiebung der Angelegenheit, die Kommission hielt jedoch an ihrer Ansicht fest, dass die Bedenken gegen die Durchführung der Arbeitszeitregelung grossenteils der Ausfluss eines Missverständnisses seien darüber, was nach der Regelung zulässig ist oder nicht. Man einigte sich schliesslich daraufhin, dass über nachstehende Fragen Material zusammengetragen werden soll:

- 1.) Ob Änderungen in den Vorschriften und Regelungen über die Dienst-, Fahr- und Arbeitszeit, enthalten in der Verfügung vom 12. Juli im Interesse der Sicherheit des Betriebes erforderlich sind oder ob sie vorgenommen werden dürfen, um, ohne nachteilige Auswirkungen in bezug auf Sicherheit, den Betriebserfordernissen der Transporteure zu genügen;..
- 2.) Ob eine Änderung der Vorschriften bezüglich des Arbeitszeit-Kontrollheftes der Kraftwagenlenker notwendig oder wünschenswert ist.

Eine Woche bezahlter Ferien für die Kraftdroschkenführer von Philadelphia (USA).

(I.T.F.) Wie verlautet, wurde den bei der "Yellow Taxi Company of Philadelphia" (Pa.) beschäftigten Kraftdroschkenführern nach zweimonatigem Streik gegen Ende des Vorjahres auf dem Wege des Vergleichs eine Woche bezahlter Ferien zugesprochen. Die in den früheren Verträgen vorgesehenen Lohnbedingungen blieben unverändert..

P R E S S E B E R I C H T

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

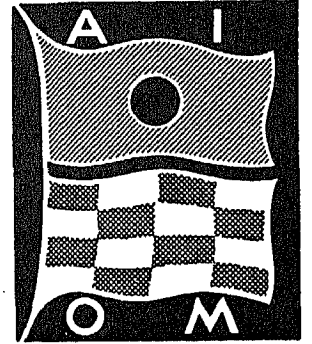
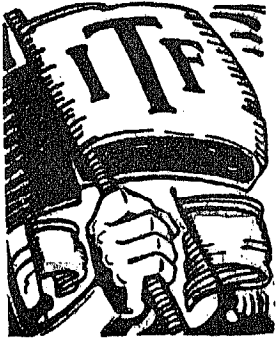
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

AMSTERDAM, VONDELSTRAAT 61

UND DEM

INTERNATIONALEN BUND DER SCHIFFSOFFIZIERE

ANTWERPEN, COURTE RUE NEUVE 34



Erscheint zweiwöchentlich in deutscher, englischer, französischer, dänischer und spanischer Sprache, sowie monatlich in Esperanto.

Amsterdam, 16. Januar 1939

SEELEUTE

Verlängerung der Kollektivverträge für die schwedische Seeschifffahrt.

Fahrt wurden unverändert verlängert.

(I.T.F.) Die kollektiven Arbeitsverträge für die schwedischen Seeleute in der grossen

Kündigung der Kollektivverträge für die schwedische Küsten- und Binnenschifffahrt.

Ferner hat die Reederei Svaeabolaget, welche die Küstenfahrt unterhält, den mit ihren Seeleuten abgeschlossenen Kollektivvertrag gekündigt. Von diesem Vertrag werden ungefähr 600 Seeleute erfasst.

(I.T.F.) Der für die schwedische Kanalfahrt gültige Kollektivvertrag, unter den ca. 1 000 Mann fallen, wurde gekündigt.

Konflikt in der norwegischen Trawlerfischerei.

Erneuerung des Kollektivvertrages für die Trawlerfischerei zu einem Konflikt zwischen den Reedern und dem Seeleuteverband gekommen.

Der norwegische Seemannsverband hat zwei grundsätzliche Forderungen gestellt: in erster Linie, dass die Löhne entsprechend der Steigerung der Indexziffer für die Lebenshaltung seit Abschluss des letzten Vertrages erhöht werden müssen und zum andern, dass die Heuer der und die Kostenschädigung der Stewards nicht mehr am Bruttoerlös in Abzug gebracht werden darf. Der Verband war jedoch damit einverstanden, dass die Anteile der Fischer bei den verschiedenen Fischereibetrieben nicht erhöht werden sollen.

Die Forderungen der Reeder gingen dahin, dass die Anteile der Besatzungen verkleinert und eine grössere Besatzung pro Schiff gegen Anteile beschäftigt werden müssten.

In der ersten Instanz verliefen die unter Leitung des Reichsschlichters geführten Verhandlungen ergebnislos. Die Parteien haben jedoch auf Veranlassung des Schlichters die Verhandlungen wieder aufgenommen.

(I.T.F.) In der Gegend von Bergen und Tromsö ist es bei den Verhandlungen über die

Negerheizer auf belgischen
Kongoschiffen.

(I.T.F.) Seit dem Weltkrieg
führen auf den Schiffen der "Com-
pagnie Maritime Belge", der Belgien-

Kongo-Linie, ausschliesslich Kongoneger als Heizer und Trimmer. Wie fast überall, wo sich die Seemannsverbände mit dem Farbigenproblem in der grossen Fahrt zu beschäftigen hatten, werden auch hier die afrikanischen Seeleute weit unter den Heuersätzen der Europäer entlohnt. Im Gegensatz zu der Auffassung alter Maschinisten, die früher auch mit europäischen Heizer- und Trimmerpersonal gefahren haben, und des Vorstandes des belgischen Seemannsverbandes, behaupten die Reeder, die schwarzen Heizer könnten unmöglich durch weisse ersetzt werden, da.... mit europäischem Heizerpersonal die Sicherheit gefährdet würde. Der Antrag des Verbandes, wenigstens auf einem Schiffe probeweise mit weissen Heizern und Trimmern zu fahren, wurde mit diesem Hinweis abgelehnt. Dass der wahre Grund dieser Weigerung darin zu suchen ist, dass die Reeder den Heizern keine menschenwürdigen Löhne zahlen wollen und keineswegs für die Sicherheit bangen, ist klar wenn man weiss, dass sich die Reeder auch weigerten, das sehr schlecht bezahlte Kajütenpersonal auf Motorschiffen durch weisses Personal zu ersetzen.

U. a. auch auf Grund der grossen Arbeitslosigkeit unter den Heizern und Trimmern der belgischen grossen Fahrt setzt unser belgischer Verband seine Bemühungen, um mehr weisses Personal in der Kongofahrt unterzubringen, fort.

Die französischen Seeleute
und die Dekret-Gesetze.

(I.T.F.) Zur Ergänzung des bekannten Dekrets vom 12. November, gerichtet gegen die 40-Stundenwoche, hat der

französische Minister für Seeschifffahrt am 31. Dezember zwei Dekrete über eine Neuordnung der Arbeitszeit in der grossen und Küstenschifffahrt erlassen. Sowohl der französische Seemannsverband, welcher der I.T.F. angehört, als auch die Organisation der Schiffsoffiziere haben gegen die Durchführung dieser Dekrete, bei deren Ausarbeitung der Minister nur die Reeder und nicht die Seeleute um Rat angegangen hat, energisch Verwahrung eingelegt. Bei seiner Unterredung mit einer Abordnung des Bundes der Seemannsgewerkschaften hat der Minister sogar anfänglich erklärt, dass seines Erachtens der allgemeine Erlass vom 12. November auf die Seeschifffahrt keine Anwendung finden könne. Trotz der wiederholten Vorstellungen des Bundes verharret der Minister in seiner ablehnenden Haltung bezüglich Befragung der Organisation.

Lohnherabsetzung in den Häfen
von Antwerpen.

(I.T.F.) Durch die Senkung der Indexziffer auf 817 wurden die Löhne der Antwerpener Hafendarbeiter

nummehr herabgesetzt. Mit Wirkung ab 1. Januar erfuhren die Löhne der Tagschichten eine Verminderung um 2, die der Nachtschichten eine solche um 3 Fr. Der Lohn für Arbeit an Sonntagen und Ferientagen wurde auf 3,50 Fr. festgesetzt.
