

PRESSEBERICHT

No 4
Amsterdam
den 13.
Februar
1939

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.)

KONGRESSE

- Dänischer Verband des Bedienungspersonals, 26. Februar und folgende Tage in Kopenhagen.
Finnischer Transportarbeiterverband, 8. und 9. April in Helsingfors.
Luxemburgischer Eisenbahnerverband, 22. und 23. April in Luxemburg.
Schweizerischer Eisenbahner-Verband, 24. bis 26. Mai in Zürich.
Schweizerischer Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter, 10. und 11. Juni in Neuchâtel.
Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals, 14. bis 17. Juni in Stockholm.

EISENBAHNERVerhandlungen vor dem Eisenbahn-Lohngericht in Grossbritannien

(ITF) Am 24. Januar sind vor dem Eisenbahn-Lohngericht die Verhandlungen über die Forderungen der Organisationen des Eisenbahnpersonals eröffnet worden. Dieses Lohngericht ist die oberste Instanz in dem für die englischen Eisenbahnen bestehenden Verhandlungsverfahren, seine Entscheidungen sind jedoch nicht verbindlich. Das Lohngericht besteht aus einem neutralen Vorsitzenden, je einem von den Organisationen des Personals und den Gesellschaften ernannten Mitglied und aus sechs Beisitzern, von denen je drei von den Organisationen des Personals und von den Gesellschaften angewiesen werden.

Die Organisationen des Eisenbahnpersonals haben zur Unterstützung ihrer Forderungen dem Lohngericht vorher ein umfangreiches Belegmaterial unterbreitet. Vor den eigentlichen Besprechungen haben zuerst die Vertreter des Personals mündlich ihre Forderungen begründet, worauf die Vertreter der Gesellschaften ihre Gegenargumente geltend machen konnten.

Jede der drei Organisationen des Eisenbahnpersonals hatte ihre besonderen Forderungen gestellt. Der Eisenbahnerverband forderte einen Mindestlohn von 50 sh. pro Woche für alle erwachsenen Bediensteten, Aufhebung gewisser Bestimmungen über ausgedehnte Dienstsichten, bezahlte Ferien von 12 Tagen, Aufhebung von Bestimmungen, die die Verlängerung der Arbeitszeit in bestimmten Fällen gestatten, Bezahlung von mindestens vier Stundenlöhnen, wenn der Bedienstete zum Sonntagsdienst aufgerufen wird und Einteilung des Dienstes in der Weise, dass in der Woche fünf lange Dienste und ein kurzer Dienst, der auf Samstag fallen soll, geleistet werden.

Der Verband des Lokomotivpersonals verlangte eine Lohnerhöhung für Lokomotivführer um 1 sh. pro Tag und in gewissen Fällen Verkürzung der Zeit, die zur Erreichung der höchsten Lohnklasse durchgelaufen werden muss; ferner wurde auch für die Heizer und für einen Teil der Putzer eine Lohnerhöhung verlangt. Der Verband verlangte weiter bezahlte Ferien von zwei Wochen oder 12 Arbeitstagen, Bezahlung von mindestens 8 Stunden beim Sonntagsdienst sowie einer Zulage von 50% des tatsächlich geleisteten Dienstes und schliesslich die Aufhebung von Bestimmungen, die die Verlängerung des Dienstes in bestimmten Fällen auf 9 Stunden gestatten.

Der Verband der Eisenbahngestellten forderte für seine Mitglieder ungefähr dieselben Lohnerhöhungen wie die übrigen zwei Organisationen, Vergütung des zwischen 22 und 4 Uhr geleisteten Nachtdienstes mit einem Zuschlag von 25% und beim ständigen Nachtdienst nach neun Nachtdiensten eine freie Nacht. Ferner verlangte die Organisation die Einführung der

40-Stundenwoche, bezahlte Ferien von 12 Arbeitstagen für Personen mit weniger als 20 Dienstjahren, von 15 Arbeitstagen mit 20 bis 30 Dienstjahren und von 18 Arbeitstagen mit mehr als 30 Dienstjahren.

Die Vertreter der drei Organisationen des Eisenbahnpersonals, Genossen Marchbank, Squance und Stott, haben die Forderungen des Personals vor dem Lohngericht erschöpfend begründet und ihre Ausführungen durch Zahlenmaterial unterstützt. Der Meinungs-austausch vor dem Lohngericht dauerte bis 26. Januar. In den letzten zwei Tagen führten die Vertreter der Gesellschaften das Wort. Sie nahmen gegenüber den Forderungen des Personals eine starre Haltung ein und machten geltend, dass die Wirtschaftslage der Eisenbahnen Verbesserungen der Arbeitsbedingungen nicht zulasse.

Das Lohngericht setzt inzwischen die Besprechungen in eigener Mitte fort. Man erwartet, dass der Spruch in zwei Wochen gefällt werden wird.

Lohnerhöhung bei den französischen Eisenbahnen

(ITF) Angesichts des Steigens der Lebenshaltungskosten hat die französische Eisenbahner-Föderation in der letzten Zeit

wiederholt bei den zuständigen Behörden Schritte zur Erzielung einer Lohnerhöhung unternommen.

Der Generaldirektor der Nationalen Eisenbahn-Gesellschaft hat jetzt dem Personal von Beschlüssen des Verwaltungsrates in bezug auf eine Lohnerhöhung Mitteilung gemacht.

Die besondere zeitweilige Zulage (die am 1. Oktober 1938 eingeführt wurde) ist mit rückwirkender Kraft ab 1. Januar 1939 in folgender Weise erhöht worden: für das ständige Personal um 5% des für Berechnung der Pensionsgrundlage geltenden Bruttoverdienstes (abgesehen von Abzügen für die Pension) im Mindestausmass von 1.200 Fr. pro Jahr. Bedienstete mit weniger als 20 Jahren geniessen eine Erhöhung, die je nach dem Alter zwischen 220 und 1.020 Fr. pro Jahr schwankt. Weibliche ständige Bedienstete im unzusammenhängenden Dienst bekommen bei einem Bruttoverdienst von weniger als 2.000 Fr. eine Erhöhung von 300 Fr., von 2.000 bis 3.000 Fr. eine Erhöhung von 420 Fr. und von mehr als 3.000 Fr. eine solche von 600 Fr. pro Jahr.

Auch die Zulagen für das zweite und jedes weitere Kind sind ab 1. Januar 1939 nach einer bestimmten Skala erhöht worden.

Für das Hilfspersonal ist eine Lohnerhöhung von 0,55 Fr. pro Stunde ab 1. Januar in Aussicht gestellt worden. Es ist anzunehmen, dass das Direktionskomitee der Eisenbahngesellschaft diesen Antrag, der das Ergebnis von Besprechungen zwischen dem gewerkschaftlichen Ausschuss für das Hilfspersonal und den Vertretern der Eisenbahngesellschaft ist, genehmigen wird.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Verlängerung der Arbeitszeit bei den Pariser Untergrundbahnen und die Forderungen des Personals

(ITF) Am 31. Dezember 1938 ist eine Verordnung über eine neue Arbeitszeitregelung bei den Pariser Untergrundbahnen herausgegeben worden, wodurch

die Verordnung vom 27. April 1937 über die Durchführung des Gesetzes von Juni 1936 über die 40-Stundenwoche bei den Untergrundbahnen aufgehoben wurde. Durch die neue Regelung ist die Arbeitszeit auf 42 Stunden verlängert worden; diese zusätzlichen zwei Stunden sollen dazu dienen, zwei Wochen von den insgesamt 30 Tagen zählenden jährlichen Ferien abzuarbeiten. Die abgearbeiteten zwei Wochen werden also als "Ersatz für geleistete Ueberstunden" betrachtet. Die durchschnittliche Arbeitszeit pro Tage beträgt jetzt für das Zugpersonal 7 Stunden (bisher 6,40 Stunden) und wird über eine Periode von 49 Tagen gerechnet; bei den Bediensteten im Material- und Bahndienst werden die für Vorbereitung und Beendigung der Arbeit sowie für das Waschen nötigen Zeiten nicht mehr in die Arbeitszeit eingerechnet. Ausserdem - um uns nur auf einige Verschlechterungen zu beschränken - erfolgt die Auszahlung ausserhalb der Arbeitszeit.

Der Verband des Personals hat beschlossen, gegen diese Massnahmen eine energische Aktion durchzuführen und an den Schritten teilzunehmen, die der gemeinsame Gewerkschaftsausschuss der öffentlichen Dienste in der Pariser Region bei den Behörden unternimmt, damit der Beschluss der Regierung auf eine Lohnerhöhung an das Staatspersonal von mindestens Fr. 1.200 pro Jahr auch dem Personal der öffentlichen Dienste der Pariser Region gewährt wird.

Verbesserungen von Arbeitsbedingungen bei den Budapester Strassenbahnen

(ITF) Dem Verband der Budapester Strassenbahner ist es gelungen, eine Verlängerung der jährlichen Ferien um 2 bis 7 Tage zu erzielen. - Ab 1. Januar wird

auch die Zeit bezahlt, die die Schaffner für die Abrechnung ihrer Einnahmen benötigen. - Ein weiterer Erfolg ist die Einführung einer Kinderzulage von 5 Pengö pro Kind und Monat ab 1. Januar 1939.

Verbesserungen im öffentlichen Verkehrsbetrieb in Hamilton (USA)

(ITF) Vor kurzem ist zwischen dem Verband der Strassen- und Kleinbahner und dem öffentlichen Verkehrsunternehmen

in Hamilton (Staat Ohio) ein Kollektivvertrag abgeschlossen worden, wonach für die Zeit vom Dezember 1938 bis 31. Mai 1939 der Stundenlohn um 1 Dollarcent erhöht wurde; weitere Erhöhungen um je 1 Cent folgen noch im Juni 1939 und Januar 1940, wodurch der Stundenlohn die Höhe von \$ 0,56 erreichen wird; das ist der höchste bei diesem Unternehmen jemals bezahlte Lohn. Ausserdem ist die 6-Tageweche eingeführt, die jährlichen Ferien verbessert und bezahlte Essenspausen von 20 bis 40 Minuten eingeführt worden.

Einschneidende Aenderungen des Strassen- und Eisenbahntransportgesetzes in Nord-Irland geplant

(ITF) Im irischen Parlament wurden Anfang Dezember v.J. nach vorausgegangen Untersuchungen über die Auswirkung und Einhaltung des nord-irischen

Strassen- und Eisenbahntransportgesetzes aus dem Jahre 1935 neue gesetzliche Massnahmen auf diesem Gebiete in Aussicht gestellt. Ein vom Premierminister Nord-Irlands im Februar 1938 ernannter Ausschuss, McLinrock Committee genannt, hatte sich mit der ganzen Frage zu befassen. Das Ergebnis seiner Feststellungen hat er mitsamt Empfehlungen im November des selben Jahres dem Unterhaus vorgelegt. Gegenstand dieser Empfehlungen sind in weitgehendem Masse die Zusammenarbeit der Strassenverkehrs- und Eisenbahnbetriebe und die Ausschaltung des unlauteren Wettbewerbs. Die Elemente des unlauteren Wettbewerbs zwischen den öffentlichen Strassenverkehrsmitteln und dem privaten Transportgewerbe sollen so weit wie möglich ausgeschaltet werden. Abschnitt 24 des nord-irischen Kraftverkehrs- und Strassenverkehrsgesetzes aus dem Jahre 1934 sieht bereits die Einführung zweckmässiger Sicherheitsnormen für den öffentlichen und privaten Strassengütertransport vor, und nach den vorliegenden Berichten sind diese Vorschriften auch streng durchgeführt worden. Dagegen hat man sich nicht allgemein an die Bestimmungen im Abschnitt 14 desselben Gesetzes betreffend Begrenzung der Arbeitszeit, Mindestzahl Ruhepausen etc. gehalten. Man ist der Ansicht, dass der öffentliche Strassentransport dem privaten gegenüber in Sachen Lohnhöhe und Arbeitsbedingungen stark benachteiligt ist und dass die zurzeit in Kraft befindlichen Vorschriften verschärfet und auch auf das private Transportgewerbe im allgemeinen ausgedehnt werden sollten. Nach Auffassung des Ausschusses sollten die mit dem Lohngesetz für den Strassentransport in Grossbritannien verfolgten Ziele auch in Nord-Irland erreicht werden, weshalb empfohlen wird, auch in Nord-Irland ähnliche Lohnämter und Arbeitsgerichte, wie sie bereits in Grossbritannien vorhanden sind, zu schaffen.

Neuordnung des Londoner Kraftdroschken- und Mietwagengewerbes

(ITF) Das Londoner Kraftdroschken- und Mietwagengewerbe soll nach einem ausgearbeiteten Plan zusammengefasst und einem öffentlichen Organ, namens "London Taxi Transit Board" (Londoner Kraftdroschken-Verkehrsamt) unterstellt werden; dieses Amt soll in ähnlicher Weise funktionieren wie das bestehende Londoner Verkehrsamt. Der Plan, der dem Publikum und den Kraftfahrern verschiedene Vorteile bringt, wird vom Kraftdroschken-Ausschuss des englischen Transportarbeiterverbandes lebhaft empfohlen und wird in den kommenden Wochen in einer Reihe von Ortsgruppenversammlungen eingehend diskutiert werden. Der Plan räumt mit dem verwerflichen Trinkgeldersystem auf, es steht eine bessere Bedienung der Kunden bei niedrigeren Tarifen und - die Hauptsache für die Arbeitnehmer - ein Arbeitstag von annehmbarer Dauer und ein regelrechter Wochenlohn, statt des gegenwärtigen 10 bis 14stündigen Arbeitstages bei sehr unsicherem Einkommen, in Aussicht.

Die französischen Hafentarbeiter wehren sich gegen die Verschlechterung der Arbeitszeit

(ITF) Durch die Verordnungen vom 27. und 31. Dezember 1938 wird auch in den Hafenbetrieben Abweichung von der 40-Stundenwoche ermöglicht. Wenn es dringende Arbeiten - nach Ansicht des Unternehmers - erfordern, kann die täg-

liche Arbeitszeit um zwei Stunden verlängert werden. Diese zwei Stunden sollen jedoch nicht unter die Regelung über die Ueberstunden fallen. Es wird aber bestimmt, dass die wöchentliche Arbeitszeit 48 nicht überschreiten darf. In einer Vorstandssitzung der französischen Hafentarbeiter-Föderation wurde hingegen der Befürchtung Ausdruck gegeben, dass durch eine schlechte Auslegung der genannten Verordnungen auch die 48-Stundenwoche überschritten werden kann. Eine Deputation des Vorstandes der Hafentarbeiter-Föderation hat beim Verkehrsminister vorgesprochen und sich gegen diese Durchbrechung der 40-Stundenwoche und der möglichen Durchbrechung der 48-Stundenwoche beklagt. Sie machte geltend, dass die Arbeitszeit nicht verlängert werden soll, solange in verschiedenen französischen Häfen noch Arbeitslosigkeit besteht.

Die Unfallsversicherung für die französischen Hafentarbeiter

erhöht worden. Trotzdem sind die Beträge, die verunfallte Hafentarbeiter ausbezahlt bekommen, schändlich niedrig, in manchen Häfen nur 6 bis 7 Fr. pro Tag. Der Vorstand der Hafentarbeiter-Föderation protestierte in einer Sitzung gegen diese Zustände. Eine Deputation ersuchte den Arbeitsminister, die nötigen Massnahmen zu treffen, dass das Unfallsversicherungsgesetz so ausgelegt wird, dass derartige Misstände nicht mehr vorkommen können.

Die Lage der Hafentarbeiter in Surinam

Die trostlose Wirtschaftslage dieser vom Mutterland sehr verwahrlosten Kolonie hat zur Folge, dass für Hafentarbeiter keine regelmässige Arbeit gefunden werden kann. Der heute als Hafentarbeiter arbeitet, versucht morgen vielleicht als Tagelöhner, Erdarbeiter oder Landarbeiter etwas Geld zu verdienen. Von einer Registrierung der Hafentarbeiter kann keine Rede sein. Wenn Arbeit vorhanden ist, wird die Arbeitszeit vollständig willkürlich vom Arbeitgeber geregelt. Ein Arbeitsgesetz besteht nicht, die Löhne sind sehr niedrig. Für die Sicherheit der Hafentarbeiter bestehen keine Schutzmassnahmen. Eine Unfallsversicherung besteht auch nicht. Die Hafentarbeiter von Surinam geniessen keinen Schutz der Behörden und sind vollständig der Willkür der Unternehmer ausgeliefert.

In der Gewerkschaftsbewegung von Surinam, die auch sehr viele Schwierigkeiten zu überwinden hat, ist ein Streben nach einem engeren Zusammenschluss bemerkbar. Wenn diese erste Voraussetzung eines erfolgreichen Kampfes für ein menschenwürdiges Dasein erfüllt sein wird, dann wird dies in der Zukunft bestimmt zu Ergebnissen führen. Das erste, was wir für die Kameraden von Surinam verlangen müssen, ist die behördliche Anerkennung der dortigen Gewerkschaftsbewegung, insbesondere des der ITF angeschlossenen Lastträger-Verbandes.

der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter organisiert sind - beschlossen, den geltenden Mantelvertrag, dessen Gültigkeit abgelaufen ist, nicht zu kündigen. Dagegen sprach sich die Versammlung für eine Revision des Akkordtarifes, für eine Regelung der Krankenversicherung und für die Einführung einer behördlichen Kontrolle über die Einhaltung des Mantelvertrages aus. In bezug auf die Akkordlöhne wurde gefordert, dass im Vertrag deutlich angegeben werden soll, dass in jeder Akkordarbeit ein Mindestlohn von 1,50 Fr. pro Stunde garantiert wird.

Forderungen der schweizerischen Rhein-Hafentarbeiter

der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter organisiert sind - beschlossen, den geltenden Mantelvertrag, dessen Gültigkeit abgelaufen ist, nicht zu kündigen. Dagegen sprach sich die Versammlung für eine Revision des Akkordtarifes, für eine Regelung der Krankenversicherung und für die Einführung einer behördlichen Kontrolle über die Einhaltung des Mantelvertrages aus. In bezug auf die Akkordlöhne wurde gefordert, dass im Vertrag deutlich angegeben werden soll, dass in jeder Akkordarbeit ein Mindestlohn von 1,50 Fr. pro Stunde garantiert wird.

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

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

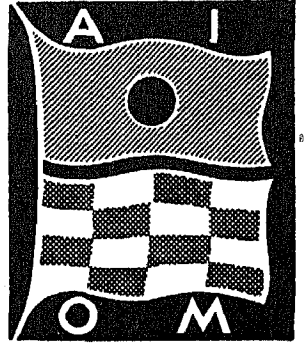
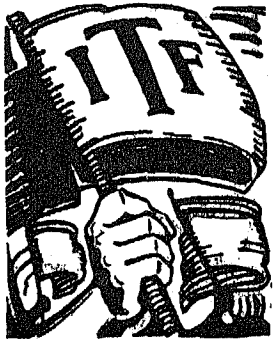
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

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, den 13. Februar 1939

Eine Neuregelung der Arbeitsbedingungen auf den Frachtschiffen der Schifffahrtskommission der USA

(ITF) Die Schifffahrtskommission der Vereinigten Staaten hat die Arbeitsbedingungen der Besatzungen von Frachtschiffen (die Plätze für höch-

stens 12 Passagiere haben), die auf ihre Rechnung betrieben werden, neu geregelt. Folgende Heuern werden jetzt bezahlt:

Bootsmann und Zimmermann.....	\$	85,--
(der Zimmermann bekommt seine Geräte kostenlos)	"	
Vollmatrose.....	"	72,50
Leichtmatrose.....	"	55,--
Oeler.....	"	82,50
Heizer.....	"	72,50
Obersteward.....	"	125,--
Oberkoch.....	"	110,--
Zweiter Koch und Bäcker.....	"	90,--
Messmann.....	"	60,--
Messjunge.....	"	55,--

Das Deck- und Maschinenpersonal auf Schiffen mit schottischem Kessel stellt sich zusammen aus: einem Bootsmann, einem Zimmermann, 6 Vollmatrosen, 3 Leichtmatrosen, 3 Oelern, 3 Heizern und 2 Putzern.

Nach einem, zwei oder drei Jahren ununterbrochenen Dienstes bekommen alle Besatzungsmitglieder Heuererhöhung von 3, 6 und 10% der Mindestheuer.

Die normale Arbeitszeit auf See und im Hafen beträgt für alle Besatzungsmitglieder 8 Stunden pro Tag; Ausnahmen können nur in Fällen gemacht werden, wo die Sicherheit des Schiffes, der Passagiere, der Besatzung und die Ladung auf dem Spiele steht oder wenn Menschenleben von anderen sich in Not befindlichen Schiffen gerettet werden sollen. Arbeit, die über 8 Stunden pro Tag geht oder über die normalen für das Personal im Tagdienst festgesetzten normalen Grenzen hinausgeht, oder ab 12 Uhr Samstags und an Sonn- und Feiertagen wird als Ueberarbeit mit einem Zuschlag von 1 \$ pro Stunde für das Personal mit Patent und 0,70 \$ für das Personal ohne Patent vergütet.

Besatzungsmitglieder, die nicht Offiziere sind und/keinerleitenden Stellung sind, haben nach einem Dienstjahr Anspruch auf 7 Tage Ferien und nach 2 und mehr Dienstjahren auf 14 Tage.

Neue Bestimmungen für die Trawlerfischerei von Fleetwood (England)

(ITF) Ein Teil der Trawler, die aus Fleetwood (am irischen Meer) fahren, sind bisher in den Häfen an der Ost-

küste eingeschrieben. Die Arbeitsbedingungen der Besatzungen an der Ostküste sind von den in Fleetwood geltenden verschieden und deswegen fordert der britische Transportarbeiterverband für die Besatzungen der Trawler, die aus Fleetwood fahren auch die dort geltenden Arbeitsbedingungen. Das würde für die betreffenden Besatzungen eine Verbesserung bedeuten. Auf kleinen Trawlern an der Ostküste besteht z.B. das Maschinenpersonal aus einem Heizer und einem Trimmer, der gleichzeitig an Deck arbeiten muss. In Fleetwood müssen auf demselben Trawler fahren: ein erster und ein zweiter Maschinist und ein Heizer. Die Heuern dieser Leute betragen

in Fleetwood: £ 3.9.3, 2.19.6. und 2.12.6 pro Woche, zuzüglich 10 s für jede £ 100 des Netto-Fangertrages. Schliesslich fordert der britische Transportarbeiterverband, dass an Besatzungen der Trawler nicht erlaubt werden soll, Eis zu laden; dadurch wird nämlich die Arbeitslosigkeit der Hafendarbeiter vergrössert.

Freiwillige Unfallsversicherung für schottische Trawlerfischer (ITF) In Aberdeen (Schottland) ist eine neue freiwillige Unfallsversicherungskasse für diplomierte Schiffer und Steuerleute an Bord von Trawlern errichtet worden. Jedes Mitglied zahlt pro Fahr- oder Fangtag einen Beitrag von 2 d. Verunfallte Mitglieder bekommen eine Unterstützung von £ 1 pro Woche. Die Mitgliedschaft ist nicht verbindlich.

Sitzung des Exekutivkomitees der I.T.F. vom 20. und 21. Februar d. J. in Amsterdam

(I.T.F.) Das Exekutiv-Komitee der I.T.F. hielt am 20. und 21. Februar d. J. in Amsterdam eine Sitzung ab.

Im Verlaufe der Behandlung von Angelegenheiten mehr verwaltungstechnischer Natur hiess es den Bericht des Sekretariats über die Tätigkeit in den letzten 4 Monaten, den Kassenbericht über das Jahr 1938 und den Voranschlag für 1939 gut.

Die Komitee-Mitglieder hatten einen Meinungs austausch über die internationale gewerkschaftliche Lage, wobei insbesondere Mitteilungen über die Verhältnisse in der Tschechoslowakei gemacht wurden. Das Komitee hiess den Beschluss des Geschäftsführenden Ausschusses zur Unterstützung der Organisationen, die weiterhin die Mitgliedschaft bei der I.T.F. aufrecht erhalten, gut. Auch nahm es mit Genugtuung von den Berichten und Informationen über die gewerkschaftliche Lage in Frankreich nach dem Generalstreik vom 30. November 1938 Kenntnis.

In dem Kapitel: "Beziehungen zu den aussereuropäischen Organisationen" nahm dieses Mal Australasien einen besonderen Platz ein. Der Briefwechsel mit mehreren australischen und neuseeländischen Organisationen ist viel lebhafter und ausgedehnter geworden. Zurzeit befindet sich ein Generalratsmitglied der I.T.F. unterwegs nach diesen Ländern, er wird versuchen, die Beziehungen zu den Transportarbeiterverbänden in diesem Erdteil weiter auszubauen und die Konferenz dieser Organisationen vorzubereiten.

Das Komitee hat auch den Plan über die Errichtung eines Zweigsekretariats der I.T.F. in Lateinamerika geprüft und das Sekretariat und den Geschäftsführenden Ausschuss beauftragt, die Vorbereitungen dazu zu treffen.

Dem Aufnahmeantrag des argentinischen Strassenbahnerverbandes wurde stattgegeben.

Eingehend erwogen wurde die Lage der spanischen Republik, wie sie durch die Militärkatastrophe in Katalonien entstanden ist. Man konnte auf einen Vorschlag zur Einberufung einer Weltkonferenz der Transportarbeiter nicht eingehen. Das Exekutiv-Komitee hat die Massnahmen des Sekretariats und des Geschäftsführenden Ausschusses zur Unterstützung der nach Frankreich entflohenen spanischen Transportarbeiter gutgeheissen und beschlossen, sich mit einem Aufruf um finanzielle Unterstützung dieses Hilfswerks an die Mitgliedsorganisationen der I.T.F. zu wenden. Es beglückwünscht die französischen Mitgliedsverbände zu der ausgezeichneten Initiative, die sie beim Auszug der Opfer des faschistischen Überfalls aus ihrem Lande ergriffen haben und dankt ihnen dafür. Mit Genugtuung nahm es von dem Beschlusse der mexikanischen Regierung Kenntnis, 1 200 Freiwillige der Internationalen Brigade, die nicht mehr in ihr Heimatland zurückkehren können, aufzunehmen.

Das Exekutiv-Komitee befasste sich dann mit der Tätigkeit der I.T.F. im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation (I.A.A.) des Völkerbundes und beschloss, die Eisenbahner-Sektion zu beauftragen, auf die Ausarbeitung eines besonderen Arbeitszeitübereinkommens für die Eisenbahnen hinzuwirken. Zum 17. und 18. März ist nach Genf eine Konferenz der Eisenbahner einberufen worden, die der vom I.A.A. veranstalteten Vorbereitenden Technischen Konferenz (Dreigruppenkonferenz) über die Arbeitszeit bei den Eisenbahnen unmittelbar vorausgeht. Auch die Strassenverkehrsarbeiter, für die eine Arbeitskonferenz von 1939 steht, sind zu einer am 6. und 7. Juni in Genf stattfindenden Konferenz einberufen worden. Die Binnenschiffer halten am 28. und 29. August in Lüttich eine internationale Konferenz ab, die sich mit einer Anzahl beruflicher Fragen zu befassen hat. /Arbeitszeitkonvention auf der Tagesordnung der internationalen/

Der Generalrat der I.T.F. wird seine jährliche Sitzung am 4. und 5. Juni 1939 in Genf abhalten.

x x x

der I.T.F. vom 22. und 23. Februar in

Amsterdam.

Der Arbeitszeit-Ausschuss der Eisenbahner-Sektion der I.T.F. tagte am 22. und 23. Februar 1939 in Amsterdam zur Behandlung des Grau-Berichtes des I.A.A. über die Internationale Regelung der Arbeitszeit bei den Eisenbahnen. Dieser Sitzung wohnten Vertreter von Belgien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Norwegen, den Niederlanden, Polen, Schweden und der Schweiz bei.

Ogleich die Diskussion über die allgemeine Einführung der 40-Stundenwoche bei den Eisenbahnen in einem ungünstigen Augenblick eröffnet wird, wird sich die Eisenbahner-Sektion der I.T.F. eifrig dafür einsetzen und sich gegen jeden Versuch, die geplante gesetzliche Massnahme einem anderen als dem im Genfer 40-Stundenübereinkommen von 1935 enthaltenen Grundsätze dienstbar zu machen, wehren. Die zurzeit herrschenden politischen Verhältnisse können die Eisenbahner nicht veranlassen, den Kampf für eine Forderung aufzugeben, deren soziale Berechtigung, deren wirtschaftliche Notwendigkeit und deren materielle und technische Möglichkeit nicht mehr nachzuweisen sind.

Bei Prüfung der Liste von Punkten, die in eine internationale Regelung über die Arbeitszeit bei den Eisenbahnen aufzunehmen wären, hat der Ausschuss seine Beschlüsse getroffen, dabei darauf bedacht, die Regelung einfach und dehnbar zu machen. Nach Ansicht des Ausschusses gilt es, sich für eine Reihe wichtiger Grundsätze auszusprechen und den einzelstaatlichen Gesetzgebern und den Personen, welche bei den Kollektivverhandlungen mitzuwirken haben, in weitgehendem Masse die Entscheidung darüber zu überlassen, wie die Durchführung zu erfolgen hat. Die Struktur der Eisenbahnunternehmungen und die gesetzgeberischen Verfahren haben bei der Ausarbeitung einer internationalen Regelung Schwierigkeiten im Gefolge, die sich der Ausschuss derart zu lösen vorgenommen hat, dass alle Arbeitnehmer in den Eisenbahnbetrieben in den Genuss der 40stündigen Arbeitswoche gelangen können, sobald diese in den Ländern, wo sie noch nicht gesetzlich eingeführt, verwirklicht worden ist.

Die Vorschläge des I.A.A. und die Vorschläge des Arbeitszeit-Ausschusses der I.T.F. werden einer am 17. und 18. März 1939 in Genf tagenden Vollsitzung unserer Eisenbahner-Sektion unterbreitet werden.

x x x