



# PRESSEBERICHT

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

No.6  
 Amsterdam,  
 den 13. März  
 1939

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

Finnischer Transportarbeiterverband, 8. und 9. April in Helsingfors.  
 Luxemburgischer Eisenbahnerverband, 22. und 23. April in Luxemburg.  
 Englischer Eisenbahnangestelltenverband (R.C.A.), 15. - 18. Mai,  
 Bournemouth.  
 Schweizerischer Eisenbahner-Verband, 24. bis 26. Mai in Zurich.  
 Schweizerischer Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittel-  
 arbeiter, 10. und 11. Juni in Neuchâtel.  
 Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals, 14. bis 17. Juni in  
 Stockholm.

## EISENBAHNER

Die jugoslawischen Eisenbahner  
gehen zum Angriff über.

(I.T.F.) In einigen grossen Werk-  
 stätten der jugoslawischen Staats-  
 bahnen werden seit einiger Zeit un-

bezahlte Feierschichten eingelegt, wodurch die Werkstättenarbeiter grosse  
 Verdienstentgänge erleiden. Diese Massnahme ist darauf zurückzuführen,  
 dass den betreffenden Werkstätten von der Direktion nicht genügende  
 Geldmittel zur Verfügung gestellt werden und sie dann zu Sparmassnahmen  
 greifen müssen.

Die Werkstättenarbeiter haben nun gegen diese Verschlechterung  
 ihres Einkommens eine Aktion eingeleitet, wobei sie auch andere mit  
 ihren Arbeitsbedingungen im Zusammenhang stehende Fragen aufs Tapet  
 brachten. Am 10. Februar haben die Werkstättenarbeiter der Eisenbahn-  
 direktion Agram (Zagreb) eine Massenversammlung veranstaltet, an der  
 mehr als 1800 Personen teilnahmen. Nach verschiedenen Referaten ist  
 eine Resolution angenommen worden, worin zuerst die Verschlechterungen,  
 die die Werkstättenarbeiter und Eisenbahner überhaupt im Laufe der  
 Jahre über sich ergehen lassen mussten, aufgezählt werden. Seit 1927,  
 wo die Löhne der Werkstättenarbeiter zum ersten Mal angetastet wurden,  
 sind die Löhne nicht weniger als sechsmal herabgesetzt worden. Der  
 Stundenlohn, der in 1927 9,18 Dinar bei Spezialarbeitern und 8,10 Dinar  
 bei gelernten Arbeitern betrug, beträgt jetzt 4,50 bzw. 4,10 Din. Bis  
 zum Jahre 1929 hatten die Werkstättenarbeiter gewählte Betriebsvertre-  
 tung, die für die Interessen der Arbeiter eintreten konnte; diese gibt  
 es heute nicht mehr. Und schliesslich ist die freie Gewerkschaftsorga-  
 nisation der Eisenbahner im Jahre 1932 behördlich aufgelöst worden,  
 sodass die Werkstättenarbeiter völlig der Willkür der Direktion und der  
 Betriebsleiter ausgeliefert sind. Die Versammlung war der Ansicht, dass  
 die Finanzlage der Staatsbahnen, die in den letzten Jahren Ueberschüsse  
 von 400 bis 600 Millionen Dinar pro Jahr aufweisen, so günstig ist, dass  
 sie in der Lage wären, den Werkstättenarbeitern entgegenzukommen. Des-  
 halb wurden in der Resolution folgende Forderungen gestellt:

Einstellung jedes weiteren Lohnabbaus und Neuregelung der Löhne;  
 Gewährung der nötigen Geldmittel an die Werkstätten, damit keine  
 unbezahlte Feierschichten mehr eingelegt zu werden brauchen;  
 Verbesserung der Rechtslage und der Pensionsregelung;  
 Wiederherstellung des Rechtes der Arbeiter, sich freigewerkschaft-  
 licher Organisation anzuschliessen;  
 Wiedereinführung der Betriebsvertretung;

Recht der Arbeiter, zu Verhandlungen, bei denen es um ihre Arbeitsbedingungen geht, ihre freigewählte Vertreter zu entsenden.

Die Resolution wendet sich schliesslich an den Verkehrsminister und den Generaldirektor der jugoslawischen Staatsbahnen mit dem Ansuchen, die Forderungen bald zu verwirklichen.

Nach der Versammlung begab sich eine Deputation der Agramer Werkstättenarbeiter nach Belgrad, wo sie vom Stellvertreter des Verkehrsministers empfangen wurde. Dieser gab der Deputation die Zusicherung, dass in Agram von nun an keine Feierschichten mehr eingelegt werden und dass auch die übrigen Forderungen wohlwollend geprüft und nach Möglichkeit verwirklicht werden.

Unter dem Eindruck dieses Erfolges der Agramer Werkstättenarbeiter ist eine Landeskonferenz von Delegierten der Werkstättenarbeiter der jugoslawischen Staatsbahnen einberufen worden. Diese fand am 26. Februar statt; sie stellte Forderungen hinsichtlich Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Wiederherstellung des Koalitionsrechtes auf. Ferner wurde ein Aktionsausschuss gewählt, der damit beauftragt wurde, für die Durchsetzung der Forderungen einzutreten und alle Massnahmen zur Gründung und behördlichen Genehmigung einer freigewerkschaftlichen Organisation der Werkstättenarbeiter zu treffen.

Die jugoslawischen Eisenbahner rühren sich. Zunächst sind es die Werkstättenarbeiter. Es ist zu hoffen, dass der neue Wind, der in Jugoslawien nach dem Rücktritt Stojadinowitsch' zu wehen scheint, diesmal den jugoslawischen Eisenbahnern günstig ist.

#### Entscheidung des Eisenbahn-Lohngerichts in Grossbritannien.

(I.T.F.) Das britische Eisenbahn-Lohngericht, das am 24. Januar die Verhandlungen über die Forderungen

der drei Organisationen des Eisenbahnpersonals eröffnet hatte, fällte seinen Spruch am 2. März. Dieser Spruch fiel für das Personal ungünstig aus, denn mit Ausnahme von zwei kleinen Zugeständnissen (Bezahlung von mindestens 4 Stunden beim Sonntagsdienst und Aufhebung von ausgedehnten Dienstschichten) sind alle Forderungen der Organisationen: Mindestlohn von 50 sh pro Woche, Erhöhung der Gehälter für das Lokomotivpersonal und die Kanzleiangestellten, Verlängerung der Ferien, Einführung der 40-Stundenwoche u.a.m. abgelehnt worden. Die Ablehnung wurde damit begründet, dass die Gesellschaften die £ 6.869.000, die die Bewilligung der Forderungen pro Jahr kosten würde, nicht tragen könnten.

Dieser Sieg des Standpunkts der Gesellschaften hat das Eisenbahnpersonal sehr enttäuscht. Allgemein wird die Meinung ausgesprochen, dass die Entscheidung des Lohngerichts für das Personal unannehmbar ist. Die drei Organisationen haben jetzt ihren Standpunkt zu dem Spruch einzunehmen. Das wird auf besonderen Konferenzen geschehen, die bereits von den einzelnen Organisationen auf den 26. März, 3. und 4. April einberufen worden sind. Die Konferenzen haben sich für eine von drei Eventualitäten auszusprechen:

- 1) Annahme des Spruchs des Lohngerichts;
- 2) Ablehnung des Spruchs und Wiedereröffnung der Verhandlungen mit den Gesellschaften;
- 3) Ablehnung des Spruchs und Erlassung einer Streikdrohung.

Da die erste Eventualität höchstwahrscheinlich nicht in Betracht kommt und mit der dritten unter den heutigen Umständen nicht leicht gerechnet werden kann, werden sich die Organisationen wahrscheinlich für die Ablehnung des Spruchs und die Wiederaufnahme der Verhandlungen aussprechen, meint der "Daily Herald" vom 4. März.

#### Lohnerhöhung für das Hilfspersonal der französischen Eisenbahnen.

(I.T.F.) Wie wir bereits im Pressebericht Nr. 4 meldeten, ist dem Hilfspersonal eine Lohnerhöhung mit

rückwirkender Kraft ab 1. Januar 1939 in Aussicht gestellt worden. In dieser Frage ist zwischen der Organisation des Personals und den Vertretern der Nationalen Eisenbahngesellschaft eine provisorische Vereinbarung getroffen worden, die inzwischen im grossen und ganzen von der Gesellschaft genehmigt worden ist.

Arbeiter und Bürohilfskräfte im zusammenhängenden Dienst bekommen eine Lohnerhöhung von 0,55 Fr. pro Stunde; männliche Hilfskräfte im unzusammenhängenden Dienst bekommen eine Erhöhung von 0,40 Fr. und weibliche Hilfskräfte im selben Dienst eine solche von 0,35 Fr. Minderjährige Hilfskräfte bekommen denselben Lohn wie Gross-

jährige, falls sie dieselbe Arbeit leisten; leisten sie eine leichtere Arbeit, bekommen sie 90% dieser Löhne. Minderjährige Bürohilfskräfte bekommen 95% des Lohnes, der den Lehrkräften derselben Kategorie des ständigen Personals zukommt.

In den Weisungen der Direktion der Nationalen Eisenbahngesellschaft gibt es aber auch Punkte, die in einem für das Personal ungünstigen Sinne ausgelegt werden könnten. Es geht hier um Lohnerhöhung an Hilfskräfte, die schon vor dem 1. Januar 1939 einen höheren als den Mindestlohn hatten und um die Berechnung der neuen Löhne nach der Arbeitszeit. Zu diesen Punkten wird sich die Organisation des Personals noch näher aussprechen.

### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

#### Verhandlungen über Arbeitsverträge in der amerikanischen Luftfahrt.

(I.T.F.) Die amerikanische "Air Line Pilots Association", die für das Luftfahrtpersonal zuständige Gewerkschaft in Chicago (Ill.), steht zur-

zeit in erfolgreichen Verhandlungen mit fünf Luftverkehrsarbeitgebern wegen Abschluss von Kollektivverträgen. Es handelt sich um folgende Luftverkehrsbetriebe: American Airlines, Transcontinental and Western Air, Pan American-Grace, Pennsylvania-Central und Braniff Airways.

Ausgangspunkt der Tätigkeit obigen Verbandes war das Eisenbahn-Arbeitsgesetz (Railway Labor Act), worin es Arbeitgebern und Arbeitnehmern zur Pflicht gemacht wurde, zur Erhaltung des Wirtschaftsfriedens und im Interesse einer ungestörten Betriebsführung Arbeitsverträge abzuschließen, in denen die Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen geregelt werden, sowie dafür zu sorgen, dass Streitigkeiten, ob sie sich aus solchen Verträgen oder sonstwie ergeben, aus der Welt geschafft werden. Der "Air Line Pilots Association" ist es gelungen, dass dieser Gesetzesparagraph mit Wirkung ab 10. April 1936 auch für den Luftverkehr in Kraft gesetzt wurde, und es hat allen Anschein, dass nunmehr den langjährigen Bemühungen der Organisation die Krone aufgesetzt wird.

#### Verhütung eines Autobusstreiks in New York.

(I.T.F.) Durch Abschluss eines Werkvertrages des Transportarbeiterverbandes (Mitglied der C.I.O.) mit den

"East Side Omnibus and Comprehensive Omnibus Corporations" ist ein Streik von 400 Autobusführern verhütet worden, durch den der Linienverkehr in bestimmten Stadtbezirken Neuyorks lahmgelegt worden wäre.

Der neue Arbeitsvertrag sieht u.a. Lohnerhöhungen von 8 bis 18% vor, 2 Wochen bezahlte Ferien und im Krankheitsfalle Fortzahlung des Lohnes bis zu einer Woche. Er hat rückwirkende Kraft bis 1. Januar 1939 und läuft am 1. Januar 1941 ab.

#### Neues Arbeitszeitgesetz für die Kraftfahrer in Britisch-Indien.

(I.T.F.) Gegen Ende vorigen Jahres erlangten in British-Indien auf Grund einer Klausel im Kraftverkehrsgesetz betreffend Verkürzung der

Arbeitszeit für Kraftfahrer Arbeitszeitvorschriften Gesetzeskraft, durch die eine Herabsetzung der ununterbrochenen Höchstfahrzeit auf 5 Stunden und der täglichen Höchstdienstschicht auf 9 Stunden, bei einem Maximum von 54 Stunden wöchentlich, erfolgte. Nach 5stündiger Fahrzeit muss eine Ruhepause von mindestens 1/2 Stunde, nach 9stündiger Dienstschicht eine Ruhezeit von mindestens 11 Stunden eintreten.

#### Die Strassenbahner in Belfort (Frankreich) gegen Personalabbau.

(I.T.F.) Als Folge der Verordnung vom 7. Januar 1939 über die "minder straffen Anwendung der 40-Stunden-

woche" im Verkehr hat die Direktion der Strassenbahngesellschaft in Belfort am 31. Januar 6 Strassenbahner gekündigt.

Die Organisation des Personals hat sofort zugunsten der gekündigten Strassenbahner Schritte unternommen und erzielte einen Aufschub der Kündigung um einen Monat, wodurch es der Organisation ermöglicht wird, auf dem Wege der Schlichtung zu versuchen, dass die sechs Strassenbahner im Dienst gelassen werden.

Verbesserungen für das Personal der elektrischen Kleinbahnen in Gruyère (Schweiz).

zuführen, darunter die Herabsetzung der Löhne, die im Winter den Bahnunterhaltungsarbeitern gezahlt wurde. Die seit 1936 von der Organisation des Personals unternommenen Schritte hatten zum Erfolg, dass ab 1. Januar 1937 diese Herabsetzung teilweise aufgehoben wurde. Infolge weiterer Bemühungen zwecks einer besseren Durchführung des Arbeitszeitgesetzes ist die Bezahlung der Ruhetage wieder eingeführt worden. Neue Schritte führten schliesslich zur völligen Aufhebung der Dienstanweisung vom 29. Oktober 1935 und zur Wiedereinführung der alten Löhne. Ferner ist der Bahnunterhaltungsdienst in einer für das Personal befriedigender Weise allgemein reorganisiert worden.

Ausbildung von Überzähligen Schaffnern der Haager Strassenbahnen zu Autobuslenkern.

(I.T.F.) Um zu vermeiden, dass überzählige Schaffner der Haager Strassenbahnen entlassen werden, hat die Organisation des Personals seit Jahren

zu erreichen versucht, dass diese Schaffner zu Autobuslenkern ausgebildet werden. Der erste Erfolg wurde im Jahre 1937 erzielt, wo eine Anzahl sog. "Reservisten", die nach psychotechnischer Untersuchung und Ausbildung die nötigen Fähigkeiten zeigten, zum Autobusdienst versetzt wurden. Es bleibt aber noch eine Anzahl Bediensteter, hauptsächlich Schaffner, die in den Jahren 1933, 1934 und 1935 wegen Überzählichkeit entlassen und als Aushilfsschaffner im gewissen Dienstverhältnis zu der Gesellschaft geblieben sind. Der Organisation ist es jetzt gelungen, bei der Direktion durchzusetzen, dass diese Bediensteten die Möglichkeit haben, als Autobuslenker ausgebildet zu werden. Man hat sofort die Ausbildung von denjenigen Bediensteten, die im Besitze eines Führerscheines sind, in Hände genommen; sie werden erst psychotechnisch untersucht. Während der Ausbildung bekommen sie einen Stundenlohn von Hfl. 0,51. Diejenigen, die keinen Führerschein haben, werden zwecks Erlangung dieses Scheins in einer Autofahrschule ausgebildet. Die Kosten für die Ausbildung, Prüfung etc. werden ihnen von der Gesellschaft vorgeschossen. Die neu Ausgebildeten werden zwar anfangs nur als Hilfsfahrer Dienst tun und in keinem festen Dienstverhältnis zu der Gesellschaft stehen, doch haben sie die Aussicht, in dieses Dienstverhältnis aufgenommen zu werden.

Ein Gesetz über die Koordination des Verkehrs in Nord-Irland.

(I.T.F.) Wir haben bereits am 13. Februar über die Unterbreitung des sog. McLinrock-Berichtes über die

Koordination des Strassen- und Eisenbahnverkehrs an das Parlament Nord-Irlands gemeldet. Kurz darauf wurde ein Gesetz angenommen, das eine Ergänzung des Strassenverkehrsgesetzes von 1935 bildet.

Verschiedene Klagen der Interessenten in bezug auf dieses Gesetz führten nämlich zur Einsetzung von zwei Untersuchungsausschüssen, eines öffentlichen und eines technischen (des McLinrock-Ausschusses).

Die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes von 1935 waren:

1.) Errichtung eines Strassenverkehrsrates (Road Transport Board), dem das Recht eingeräumt wurde, durch Erwerbungen einen grossen Teil des öffentlichen Strassenverkehrs unter seine Verwaltung zu bringen, wobei die alten grösseren Unternehmer Teilhaber des neuen Verkehrsrates geblieben sind.

2.) Herabsetzung der Anzahl der Eisenbahngesellschaften auf drei, die mit dem Verkehrsrat einen "Pool" bilden, der die gesamten Nettoeinnahmen des Strassen- und Eisenbahnverkehrs nach einem Schema verteilen soll, wobei für den Strassenverkehr das Jahr 1932 und für den Eisenbahnverkehr den Durchschnitt der Jahre 1924 und 1932 als Standardjahr gewählt wurde.

3.) Koordination des gesamten Landverkehrs und Festsetzung angemessener Tarife.

Infolge mangelhafter Zusammenarbeit zwischen dem "Road Transport Board" und den Eisenbahngesellschaften, infolge ungenügend strengen Auftretens der Regierung, wodurch die Möglichkeit geschaffen wurde, dass die alten Unternehmungen, deren Betriebe in die Hände des Verkehrsrates übergegangen sind, mit neuem Material mit dem Verkehrsrat in Konkurrenz

traten und schliesslich infolge grosser Zahl technischer Schwierigkeiten, denen die Leitung des Verkehrsrats gegenüberstand, waren die Betriebsergebnisse des Verkehrsrats in den ersten Jahren nicht günstig.

Im Gesetz vom Dezember 1938 sind Massnahmen vorgesehen, wodurch die Schmutzkonkurrenz gegen den Verkehrsrat unmöglich gemacht wird.

Ferner wird der McLinrock-Bericht, worin u.a. die Abschaffung des Verkehrsrats und die Errichtung einer besonderen grossen Körperschaft in der der Verkehrsrat und die zwei wichtigsten Eisenbahngesellschaften zusammengefasst werden sollen, von einer parlamentarischen Kommission untersucht.

Die Antwerpener Hafearbeitgeber kündigen den Vertrag zum 31. März.

(I.T.F.) Während der fortgesetzter Verhandlungen zwischen den Antwerpener Hafearbeitgebern und

den zusammenarbeitenden Organisationen der Arbeiter haben die Unternehmer den Kollektivvertrag, der am 31. März abläuft, gekündigt. Sie fordern u.a. die Abschaffung des 7-Studentages, der Ende 1937 eingeführt wurde. Sie wollen für die Tagschichten den Achtstudentag, wollen die Löhne für verschiedene Arbeiten herabsetzen; sie beabsichtigen also einen Angriff auf ganzer Linie. Ihr Argument ist, dass der Hafen von Antwerpen nicht konkurrieren kann und dass ihm besonders Rotterdam Frachten wegnimmt. Die zusammenarbeitenden Organisationen Belgiens und Holland stehen auf dem Standpunkt, dass der Konkurrenzkampf zwischen den Häfen nicht auf dem Rücken der Arbeiter ausgetragen werden darf und deswegen wird in beiden Ländern bei den Behörden und den Arbeitgebern energisch auf gemeinsame Besprechungen gedrungen.

Wir nehmen an, dass es zu diesen Besprechungen schliesslich doch kommen wird und dass Mittel und Wege gefunden werden, um den Arbeitgebern das Argument über die ungleichen Hafenkosten zu entwenden. Inzwischen stehen die belgischen Hafearbeiter auf dem Standpunkt, dass sie sich den 7-Studentag nicht nehmen lassen.

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

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

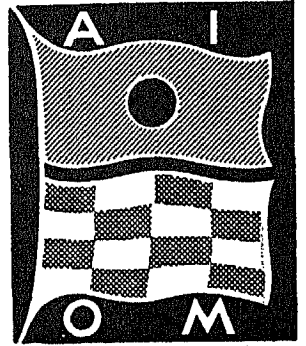
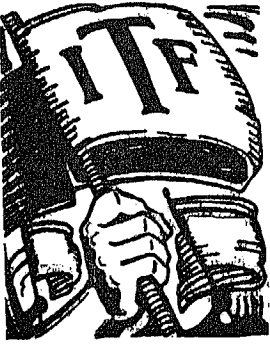
INTERNATIONALEN  
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

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. März 1939.

## Verlängerung der Tarifverträge in der norwegischen Seeschifffahrt.

(I.T.F.) Die für die norwegische Seeschifffahrt (Grossschifffahrt und grosse und kleine Küstenschifffahrt)

geltenden Kollektivverträge sind bis zum 31. März 1940 verlängert worden. Die Heuern sind so gut wie unverändert geblieben. Eine neue Charge ist aufgenommen worden, nämlich der Maschinenassistent, dessen Heuer 230 Kronen pro Monat und 240 Kronen nach einer zweijährigen Dienstzeit bei derselben Reederei beträgt. Für Radiotelegraphisten (die dem Seeleuteverband angehören) auf Linienfrachtschiffen, die regelmässig Passagiere mitnehmen, ist die Mindestheuer auf 250 Kronen festgesetzt worden. Über kleinere Abänderungen im Kollektivvertrag sind wir noch nicht informiert, wir werden darauf gegebenenfalls zurückkommen.

Über den Kollektivvertrag für die Fahrt in amerikanischen Gewässern soll später verhandelt werden.

Die Verbände der Offiziere haben ebenfalls ihre Verträge bis zum 31. März 1940 verlängert.

## Einführung eines Arbeitszeitgesetzes für die norwegischen Seeleute.

(I.T.F.) Das norwegische Parlament hat nunmehr den Gesetzentwurf über die Arbeitszeit der Seeleute verabschiedet. Das Gesetz soll am

1. Juli d.J. in Kraft treten. Es zieht das 3-Wachensystem an Deck auf allen Schiffen über 2500 BRT. vor, was also für die Deckbesatzung eine 56-stündige wöchentliche Arbeitszeit bedeutet. Das Gesetz regelt auch die Arbeitszeit in der grossen und kleinen Küstenschifffahrt. In der grossen Küstenschifffahrt beträgt nach dem Gesetz die wöchentliche Arbeitszeit 63 Stunden und in der kleinen Küstenschifffahrt 54 Stunden.

Die Organisationen der Seeleute und Offiziere sind keineswegs mit dem neuen Gesetz zufrieden, obwohl es eine bedeutende Herabsetzung der Arbeitszeit im Gefolge hat. Die Arbeiterpartei hat im Parlament alles versucht um durch Abänderungsanträge Verbesserungen zu erzielen, da sie aber nicht die Mehrheit hat und die bürgerlichen Parteien geschlossen gegenstimmten, waren diese Bemühungen vergeblich. Der norwegische Seeleuteverband bemängelt insbesondere, dass die Tonnagegrenze nicht auf 2000 BRT festgesetzt worden ist. Die Gegner dieser niedrigen Grenze stützen sich jedoch auf die englische Regierung, die bekanntlich eine Grenze von 2500 BRT vorzieht.

## Forderungen der polnischen Seeleute.

(I.T.F.) Die Rechtsgrundlage, auf der die Arbeitsbedingungen der polnischen Seeleute geregelt wer-

den, ist das Schifffahrtsgesetz. Die einzelnen Bestimmungen sind aber unzureichend.

Von den 31 Schiffen der polnischen Handelsschiffahrtsflotte gilt nur auf 9 das Dreiwachensystem. Auf den übrigen Schiffen wird 12 Stunden pro Tag gearbeitet, das Bedienungspersonal arbeitet grosstenteils 14 Stunden. Obwohl die Seeleute gesetzlichen Anspruch auf Ferien haben, und

zwar nach 1 Jahr auf 8 und nach drei Jahren auf 15 Tage, werden Ferien praktisch sehr selten gewählt, weil die Reeder dafür sorgen, dass kein Seemann ein Jahr auf demselben Schiff fährt. Auch die Arbeitsvermittlung ist unbefriedigend geregelt, da sie in Händen der Reeder ist und niemand auf sie Kontrolle ausüben kann. Ferner gibt auch die Sozialversicherung Anlass zu vielen Klagen; die Seeleute zahlen zwar regelmässig Beiträge zum Versicherungsinstitut, doch bekommen nur sehr selten was.

Deswegen hat die Seeleutesektion des polnischen Transportarbeiterverbandes Forderungen auf Verbesserung der Arbeitsbedingungen gestellt. Diese lauten:

Allgemeine Durchführung der 48-Stundenwoche;

die Bemannungen sollen von einer aus Vertretern des Seeamtes, der Reeder und der Seeleute bestehenden Kommission zusammengestellt werden;

Anmusterung soll durch das staatliche Arbeitsvermittlungsamt erfolgen;

Einsetzung einer Kommission, die die Qualifikation der neu zuströmenden Kräfte erheben soll;

bessere, den Erfordernissen der Hygiene entsprechende Unterkunftsräume an Bord;

Regelung der Ferienfrage;

gebührende Behandlung;

nach 10 Jahren auf See Arbeit im Hafen und im Falle angetasteter Gesundheit eine Rente.

Die Forderungen sind den Reedern und dem Minister für soziale Fürsorge unterbreitet worden.

Verhandlungen in der holländischen Seeschifffahrt noch nicht beendet. - (I.T.F.) Für die holländische Seeschifffahrt sind Verhandlungen im Gange. Die Seeleute verlangen eine

weitere Herabsetzung der Arbeitszeit, die für das Deckpersonal jetzt 72 Stunden pro Woche beträgt. Die holländische Regierung ist nicht gewillt, eine Ratifizierung des Genfer Abkommens vorzunehmen, weshalb nun die Organisationen versuchen, mittels direkter Verhandlungen die Arbeitszeit zu verkürzen. Die Reeder berufen sich jedoch darauf, dass sie nicht in der Lage wären, mehr Leute unterzubringen und dass sie deshalb auch den Forderungen der Seeleute nicht entsprechen könnten. Die Verhandlungen werden fortgesetzt.

Heuererhöhung in Belgien.

(I.T.F.) Die belgischen Heuern sind ab 1. Januar 1939 wie folgt geregelt:

Grossschifffahrt

Küstenschifffahrt  
Europa zwischen Finistère  
und Kopenhagen oder Kiel

	Fr.	Fr.
Zimmermann	1 509	1 509
Bootsmann	1 464	1 464
Donkeyman	1 428	1 377
Öler	1 386	1 377
Heizer	1 296	1 248
Trimmer	1 170	1 068
Matrose	1 203	1 119
Leichtmatrose	579	531
Junge	435	435

Bis 21 Mann

Über 21 Mann

Obersteward	1 500	1 545
Koch	1 338	1 428
Messraumsteward	921	963
Kochsmaat	-	852
Hilfssteward	-	852
Kochsjunge und Messraumjunge	-	435
2. Koch und Backer	-	1 059

Küstenschiffahrt: Europa zwischen Finistère und Kopenhagen oder Kiel:

	<u>Bis 15 Mann</u>	<u>Über 15 Mann</u>	<u>Über 21 Mann</u>
Koch und Steward	Fr. 1 422	Fr. 1 500	Fr. 1 545
Koch	" 1 296	" 1 338	" 1 374

Für Trimmer der Küstenschiffahrt, Messraumsteward, Hilfskoch, Hilfssteward, und 2. Koch und Bäcker, die mindestens 21 Jahre alt sind, wird der Mindestlohn auf 1 068 Fr. pro Monat festgesetzt.

Ein Übereinkommen für die Fischhallenarbeiter in Hull. (I.T.F.) Der englische Verband der Gemeindearbeiter und der ungelerten Arbeiter hat mit dem Verein der

Fischhändler in Hull für die Arbeiter in den Fischhallen einen Kollektivvertrag abgeschlossen. Nach diesem Vertrag betragen die Löhne der mehr als 21 Jahre alten Arbeiter £ 2.15.- pro Woche; Ueberstunden werden mit einem Zuschlag von 25%, Arbeit an Sonntagen mit einem solchen von 100% vergütet. Jugendliche unter 18 Jahren werden bei Herstellung von Filets beschäftigt.

Der Vertrag enthält noch folgende Bestimmungen:

Beginnt die Arbeit vor 7 Uhr früh, muss eine Frühstückspause eingelegt werden. Nach höchstens fünf Arbeitsstunden muss eine Essenspause gewährt werden. Alle Arbeiter bekommen nach einem Dienstjahr eine Woche bezahlte Ferien, die in die Zeit zwischen dem 1. April und den 30. September eines jeden Jahres fallen.

Ferner wird durch eine Bestimmung die Anzahl jugendlicher Arbeiter bei Arbeiten, die normal durch Erwachsene geleistet werden, eingeschränkt.

Schiedsspruch für die norwegischen Fischereibetriebe. (I.T.F.) Da es auf dem Wege der Verhandlungen nicht gelang, zwischen dem norwegischen Seeleuteverband und den

Arbeitgeberverbänden im Fischereigewerbe Einigung herbeizuführen, wurde ein Schiedsgericht eingesetzt, um einen Schiedsspruch zu fällen. Diesem Schiedsgericht gehörte für die Arbeiter Genosse A. Birkland, der ehemalige Vorsitzende des Seeleuteverbandes, an. In Norwegen bestehen besondere Verträge für das sogenannte Vestland (von Stavanger bis Aalesund) und für den nördlichen Teil Norwegens (Tromsø und Hammerfest). Der Schiedsspruch bezieht sich auf diese beiden Gebiete und bedeutet eine durchschnittliche Erhöhung des Einkommens der Fischer um 4 bis 5 Prozent. Von grosser Bedeutung ist, dass die für das Vestland geltenden Bedingungen in der Herings- und Dorschfischerei fortan auch auf Nord-Norwegen Anwendung finden werden.

Ende des Konfliktes in der schottischen Trawlerfischerei. (I.T.F.) Nachdem die Besatzungen der Trawler zu Granton und Leith 7 Wochen gestreikt hatten, ist jetzt ein Ueber-einkommen getroffen worden. Der Fanganteil der Besatzungen wird jetzt besser geregelt. Ausserdem wird noch für guten Unterhalt des Fangmaterials eine besondere Prämie gewährt.