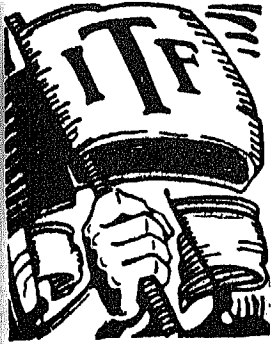


## PRESSEBERICHT



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

No. 7  
 den 27.  
 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 Eisenbahngestelltenverband (R.C.A.), 15. - 18. Mai,  
 Bournemouth.

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.

Englischer Transportarbeiterverband (T.G.W.U.), Juli, Bridlington.

Englischer Kleinhandelangestelltenverband (N.U.D.A.W.) 9. 10. und 11.  
 April, Southport.

EISENBAHNER

Regelung der Gehaltsfrage bei den (I.T.F.) Schweizerischen Bundesbahnen Schon seit längerer Zeit schwebte die Frage der Besoldung des schweizerischen Staatspersonals, dem

auch das Personal der Bundesbahnen angehört. Das Personal musste nämlich einige Male Lohnabbau hinnehmen, den wenigstens zum grossten Teil aufzuheben sich der Föderativverband des öffentlichen Personals (dem auch der schweizerische Eisenbahnerverband angeschlossen ist) bisher vergeblich bemühte. Da das letzte Finanzprogramm, auf Grund dessen die Bezüge des öffentlichen Personals zum letzten Mal herabgesetzt wurden, am 31. Dezember 1938 ablief, hoffte das Personal, dass es bei der Behandlung des Budgets für das Jahr 1939 gelingen wird, den Abbau ab 1. Januar 1939 wesentlich zu vermindern. Das Parlament hat aber den Antrag, den Lohnabbau so zu vermindern, dass die Bezüge vom 31. Oktober 1933, wo der erste Abbau erfolgte, wieder eine geführt werden, mit 103 gegen 58 Stimmen abgelehnt. Es wurden zwar Verhandlungen in Aussicht gestellt, doch wurden sie verschleppt, sodass zum 1. Januar 1939 keinerlei Regelung der Frage zustandekam.

Erst dann liefen über die Frage Verhandlungen, die in der Endhandlung am 10. März zwischen der Regierung und dem Föderativverband zu einer Einigung führten, die ein kleines Zugeständnis der Regierung bedeutet, obwohl sie das Personal in keiner Weise befriedigen kann.

Der Abbausatz wurde von 13% auf 10% herabgesetzt, der abbaufreie Betrag der Gehälter bleibt Fr 1800 (die Delegierten bemühten sich, den Abbausatz auf 8% herabzusetzen und den abbaufreien Betrag auf Fr. 2000 heraufzusetzen, hatten aber keinen Erfolg); es wird eine Heiratszulage gewährt, und zwar in der Weise, dass das Gehalt um zwei ausserordentliche Erhöhungen aufgebessert wird, die mit den künftigen ordentlichen Erhöhungen zu verrechnen sind, oder in Form einer einmaligen Zulage in der Höhe eines Monatsgehältes, höchstens aber Fr. 500; die Kinderzulage wird von Fr. 120 auf Fr. 130 erhöht. Es handelt sich also um eine Stabilisierung der Personalversicherungskassen vereinbart, wobei das Ausmass der Beteiligung der Versicherten sowie des Staates und der Bundesbahnen an der Sanierung festgesetzt wurde.

des Lohnabbaus. Ferner wurde eine Vereinbarung über die Sanierung

Am 11. März fand eine Delegiertenversammlung des Föderativverbandes statt, um zu dem Ergebnis der Verhandlungen Stellung zu nehmen. Nach eingehender Diskussion wurde mit grosser Mehrheit beschlossen, angesichts der jetzt obwaltenden Verhältnisse die neue Regelung anzunehmen, obwohl deutlich zum Ausdruck gebracht wurde, dass sie das Personal keineswegs befriedigen kann. Doch wurde schon in dem Umstand, dass die Unsicherheit in der Besoldungsfrage nun gewichen ist, ein Vorteil gescher

Einführung mechanischer Heizer in den Vereinigten Staaten endgültig beschlossen (I.T.F.) Der neu. Jahre währende Kampf der amerikanischen Lokomotivpersonalverbände um die Einführung einer automatischen Heizvorrichtung für

Schnellzugslokomotiven und solche für schwere Züge ist Anfang März zugunsten des Personals endgültig abgeschlossen worden. Schon im November 1930 stellte die Verbände diese Forderung auf, nachdem sich herausstellte, dass die Heizung der riesigen modernen Lokomotiven mit der Hand nicht nur den Heizer übermässig belastet, sondern auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt, da der Heizer nicht in der Lage ist, die Strecke mit zu beobachten.

Die Bemühungen des Lokomotivführerverbandes hatten den Erfolg, dass die "Interstate Commerce Commission" am 27. Dezember 1937 die Einführung der automatischen Heizvorrichtung für Schnellzugslokomotiven und solche für schwere Züge abgeordnete. Die Gesellschaften widersetzten sich aber diesem Beschluss und legten Berufung ein. Es wurde darauf ein besonderes Schiedsgericht eingesetzt, das Anfang März einstimmig beschlossen hat, die Anordnung der Interstate Commerce Commission aufrechtzuerhalten und die Forderung der Gesellschaften, sich gegen die Verbindlichkeit der Anordnung auszusprechen, abzulehnen. Ferner wurde festgestellt, dass eine Berufung an das Oberste Gerichtshof aussichtslos ist.

Definition des Normallohnes für das französische Schlafwagenpersonal (I.T.F.) In den Kollektivverträgen für das französische Schlafwagenpersonal ist festgelegt, dass bei Nichteinhaltung der festgesetzten Kündigungs-

frist die beiden Parteien gegenseitig verpflichtet sind, eine Vergütung in der Höhe des "Normallohnes" für die Zeit zwischen der Kündigung und dem Ablauf der Kündigungsfrist zu zahlen. Da jedoch der Begriff "Normallohn" sehr undeutlich war, wandte sich die Organisation des Personals an die Internationale Schlafwagengesellschaft und verlangte eine klare Definition dieses Begriffes. Auf Grund davon wurde am 24. Februar zwischen der Organisation und der Gesellschaft eine Vereinbarung getroffen, in der die Definition festgelegt wird. Diese lautet wie folgt: Der Normallohn enthält:

- den eigentlichen Tariflohn (mit Ausnahme des Uniformzuschlages);
  - die Zulagen für Oberkellner, Kellner, Köche und Hilfsköche;
  - die Zulagen für Magazingehilfen;
  - die Verpflegung und den Anteil an der Lösung (2%) für Oberkellner, die pauschalmässig auf Fr. 370 pro Monat festgesetzt sind;
  - die Prämien für Nachtreisen und die Verpflegung der Schaffner, die pauschalmässig auf Fr. 170 pro Monat festgesetzt sind;
  - die Verpflegung der Zugführer, Kellner, Köche, Geschirrwasher, Wagenreinigerinnen u.dgl., die pauschalmässig auf Fr. 120 pro Monat festgesetzt ist;
  - die Provisionen für Fahrkartenverkäufer in Agenturen, die pauschalmässig auf Fr. 2000 pro Jahr oder Fr. 166,66 pro Monat festgesetzt sind.
- Alle übrigen Nebenbezüge oder Vergünstigungen sind im Normallohn nicht enthalten.

Diese Vereinbarung ist ein Vorteil für das Personal, da es jetzt genau weiss, was jeder einzelne Bedienstete bei Nichteinhaltung der Kündigungsfrist seitens der Gesellschaft zu fordern hat.

Forderungen der britisch-indischen Eisenbahner (I.T.F.) Am 28. Januar 1939 hat der Verband des Personals der Great

Indian Peninsular-Eisenbahn in Bhusawal eine Konferenz abgehalten, an der neben Delegierten aus verschiedenen Städten mehr als 1000 Eisenbahner teilgenommen haben. Nach einem ausführlichen Referat, in dem die verschiedenen Probleme der indischen Eisenbahner besprochen wurden, ist eine Resolution angenommen worden, in der eine lange Reihe von Forderungen festgesetzt worden ist. Die wichtigsten davon sind:

Wiedereinstellung von gemassregelten Streikenden mit allen erworbenen Rechten; Festsetzung eines Mindestlohnes von 30 Rupien pro Monat; Sozialversicherung und Ermöglichung des Unterrichts an Kinder der Bediensteten; bezahlte jährliche Ferien von 14 Tagen und 1 Monat und Fortzahlung des vollen Lohnes bei Erkrankung; Beistellung der notwendigen Dienstkleidung; Einführung des 8-Stundentags und Gewährung eines wöchentlichen Ruhetages; Einstellung der periodischen ärztlichen Untersuchungen; Einstellung von Neuaufnahmen, bis alle wegen Streik, angeblicher körperlicher Nichteignung etc. Entlassenen wieder eingestellt sind; Festanstellung des zeitweiligen Personals u.a.m.

Bildung eines gemischten Ausschusses (I.T.F.) Der französische Minister für die 40-Stundenwoche in Frankreich für öffentliche Arbeiten hat durch ein Erlass vom 8. März einen gemischten Ausschuss für die 40-Stundenwoche bei den Eisenbahnen eingesetzt. Diesem Ausschuss, dessen Einsetzung nach der Verordnung vom 12. November 1938 über die Arbeitsverhältnisse bei den Eisenbahnen erfolgte, obliegt, Schwierigkeiten allgemeiner Art, die der Durchführung der neuen Regelung entspringen können, zu lösen.

Der Ausschuss ist aus 4 Vertretern der Regierung, 6 Vertretern der Nationalen Eisenbahngesellschaft und 9 Vertretern des Eisenbahnpersonals zusammengesetzt. Alle Personalvertreter gehören der der I.T.F. angeschlossenen französischen Eisenbahner-Föderation an.

Ein Konflikt in den Eisenbahnwerkstätten Entre Rios und Nord Este Argentino (Argentinien) (I.T.F.) Anfang Februar hat die Direktion der Eisenbahnen Entre Rios und Nord Este Argentino in Argentinien dem Verhandlungsausschuss

(es handelt sich um einen Ausschuss, der mit den Organisationen des Eisenbahnpersonals über alle Fragen allgemeiner Art, die das Personal interessieren, zu verhandeln hat) eine Forderung auf Herabsetzung der Löhne des Werkstättenpersonals der genannten Eisenbahnen unterbreitet. Gleich darauf hat sie jedoch diese Forderung bei dem Verhandlungsausschuss zurückgezogen und wandte sich direkt an den argentinischen Eisenbahnerverband, mit dem sie über die Frage verhandeln wollte. Der Verband hat jedoch jedes Verhandeln abgelehnt, da es seiner Meinung nach um eine Frage allgemeiner Art geht und keine Ursache besteht, sie nicht vor dem Verhandlungsausschuss zu behandeln. Die Direktion war jedoch mit dieser Einwendung nicht einverstanden und wandte sich direkt an die Generaldirektion der argentinischen Eisenbahnen. Ohne aber ihre Entscheidung abzuwarten, setzte die Direktion der genannten Eisenbahnen die Löhne der Werkstättenarbeiter um 10% herab und erklärte, dass demgegenüber die Löhne anderer Kategorien eine Verbesserung erfahren würden; diese "Verbesserung" besteht aber nur darin, dass die Lohnsenkung der betreffenden Kategorien von 6 auf 5% vermindert wurde. Also eine merkwürdige Auffassung über "Verbesserung".

Diese Vorgangsweise hat unter dem Werkstättenpersonal lebhaftes Unzufriedenheit ausgelöst.

Verminderung der Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten (I.T.F.) Nach offizieller Statistik der amerikanischen Eisenbahngesellschaften ist die Zahl der Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten im Jahre 1938 um 41% niedriger gewesen als im Jahre 1937. Im ersten Halbjahr 1938 ereigneten sich insgesamt um 440 d. h. um 17,6 % weniger tödliche Unfälle als im selben Zeitraum des Jahres 1937, verletzt wurden um 5.211 Personen, d. h. um 28,6 % weniger. Was die Personalunfälle anbetrifft, wurden in der ersten Hälfte des Jahres 1938 234 Personen getötet, gegen 354 im selben Zeitraum des Jahres 1937 (um 33,9 % weniger); die Zahl Verletzter verminderte sich um 37 %.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten (I.T.F.) Im Jahre 1936 ist in Holland ein Gesetz über die Fahrzeit der Kraftfahrer zustande gekommen, das den Zweck hatte, durch Arbeitsschutzbestimmungen die Uebermüdung der Kraftfahrer zu bekämpfen, wodurch gleichzeitig die Verkehrssicherheit gefördert werden sollte. Seitdem wartete man auf die Erlassung von Durchführungsbestimmungen zu diesem Gesetz. Diese sind nunmehr am 14. März erschienen und das Gesetz samt Durchführungsbestimmungen wird voraussichtlich im Mai in Kraft treten.

In den Durchführungsbestimmungen wird folgendes festgelegt: Es ist verboten, auf öffentlichem Weg ein Kraftfahrzeug im Zustand der Uebermüdung oder mehr als 5 Stunden lang zu führen, es sei denn, dass während der Fahrt genug Unterbrechungen eingelegt wurden oder auf Grund anderer Tatsachen oder Umstände angenommen werden kann, dass der Kraftfahrer nicht übermüdet ist.

Der Gütertransport durch Kraftfahrzeuge an Sonntagen wird beschränkt. Ferner befinden sich darin Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeiten. Diese Bestimmungen gelten für Personen, die als Kraftfahrer im Arbeitsverhältnis stehen und für Personen, die anders als im Arbeitsverhältnis Kraftfahrzeuge führen, mit denen Personen oder Güter gegen Entgelt beliebiger Art befördert werden. Ausgekommen sind jedoch die Personen, die vom Bezirksleiter der Gewerbeinspektion als Handelsreisende oder Privatfahrer anerkannt wurden oder mit solchen gleichgestellt sind.

Unter Vorbehalt der in den Bestimmungen aufgenommenen Ausnahmebestimmungen werden die Arbeits- und Ruhezeiten auf folgende Weise geregelt: Die Arbeitszeit beträgt höchstens 10 Stunden pro Tag (bei Taxi- und Mietautofahrern 11 Stunden) und 55 Stunden pro Woche (bei Taxi- und Mietautofahrern gilt die höchste wöchentliche Arbeitszeit von 55 Stunden in Gemeinden, die vom Minister angewiesen werden; in den übrigen Gemeinden 60 Stunden).

Die Dienstzeit, d. h. die Arbeitszeit einschliesslich der eingelegten Ruhepausen, darf höchstens 14 Stunden pro Tag betragen (bei Taxi- und Mietautofahrern 12 Stunden) und die zwischen zwei Diensten liegende Ruhezeit darf nicht kürzer als 12 Stunden sein. Einmal pro Woche muss ein ununterbrochener Ruhetag von 30 Stunden gewährt werden, der mindestens einmal in drei Wochen auf einen Sonntag fallen muss. Die Nacharbeit wird auf sechsmalige Arbeit zwischen 1 und 6 Uhr früh innerhalb 2 Wochen beschränkt; von einem Lastkraftfahrer kann aber mehr als sechsmalige Arbeit zwischen 3 und 6 Uhr früh verlangt werden, wenn er in der betreffenden Periode von 2 Wochen nicht ein einziges Mal zwischen 21 und 3 Uhr nachts arbeitete.

Personen, auf die sich die Bestimmungen über die Arbeits- und Ruhezeiten beziehen, müssen im Besitze eines Arbeitsbuches sein, das ihnen nach Vorweisung des gültigen Führerscheins vom Bürgermeister ihrer Wohngemeinde ausgestellt wird. In das Arbeitsbuch werden vom Inhaber der Anfang und die Beendigung der Arbeits- und Ruhezeiten eingetragen.

#### Kontrolle der Arbeitszeit der Kraftfahrer in den Vereinigten Staaten

(I.T.F.) In den am 1. März 1939 in Kraft getretenen Vorschriften über die Höchstarbeitszeit im zwischenstaatlichen Autobus- und Lastkraftwagenver-

kehr in den Vereinigten Staaten wird auch bestimmt, dass die Kraftfahrer Kontrollscheine zu führen haben.

Der Kraftfahrer ist verpflichtet, in den Kontrollschein jeden Tag Eintragungen über seine tagliche Arbeitszeit vorzunehmen; Kraftfahrer im Transport von Massengütern und in regelmässigen, fahrplanmässigen Diensten, wie z. B. im interkommunalen Diensten und im Nahverkehr brauchen keine Kontrollscheine zu führen.

Der Kraftfahrer macht für eine Periode von 30 Tagen, täglich mittels Kohlenpapiers eine Durchschrift, sodass er alle Tageseintragungen in dieser Periode immer bei sich tragen kann. Die Originale der Eintragungen werden den Unternehmen eingesandt, wo diese aktenmässig bearbeitet werden.

Der Kontrollschein selbst ist ein Formular, auf dem alle Stunden pro Tag in 8 Rubriken eingeteilt sind, die die Ruhezeiten, Arbeitszeiten und Unterbrechungen umschreiben und ihre Dauer anweisen.

Bekanntlich wird in den Vorschriften ein 10-Studentag und eine 60-Stundenwoche festgelegt. Das heisst, dass ein Autobus- oder Lastwagenführer im zwischenstaatlichen Verkehr innerhalb 24 Stunden nicht länger als 10 Stunden führen darf; unmittelbar nach diesen 10 Stunden und innerhalb 24 Stunden muss er eine Ruhepause von mindestens 8 Stunden bekommen.

In den Vorschriften wird ferner bestimmt, dass im Falle, dass der Kraftfahrer länger als 10 Stunden innerhalb 24 Stunden fahren muss, ohne dass er eine Ruhepause von 8 Stunden hatte, darüber dem zuständigen Kraftverkehrsamt der "Interstate Commerce Commission" Bericht erstattet werden muss. In diesem Bericht müssen die Gründe dargelegt werden, die die Überstunden notwendig machten.

## Zeit

Der Begriff "Fahren" umfasst die am Lenkrad verbrachte/und kleine Pausen von höchstens 10 Minuten, in denen der Kraftfahrer Dienst tut aber nicht den Wagen lenkt. Die Dienstzeit wird gerechnet vom Augenblick an, wo der Kraftfahrer seine Arbeit antritt oder von ihm die Bereitschaft zur Arbeit verlangt wird, bis zum Augenblick, wo er die Arbeit verlässt und keine Verantwortung für sie mehr trägt.

Aufenthalte von mehr als 10 Minuten werden nicht in die Fahrzeit eingerechnet. Auf diese Weise kann eine Dienstzeit von 16 Stunden verlangt werden, und zwar 10 Fahrstunden und 6 Stunden Aufenthaltspausen von mehr als 10 Minuten. In jedem Falle muss aber dem Kraftfahrer in 24 Stunden eine Ruhepause von mindestens 8 Stunden gewährt werden. Kraftfahrer von Wagen mit Schlafgelegenheit können diese Ruhepause aber in zwei Perioden zu 4 Stunden bekommen.

### Eine Verbesserung für Kraftfahrer in Frankreich

(I.T.F.) Die französische Transportarbeiter-Föderation wandte sich an den Finanzminister mit der Bitte,

gewissen Kategorien der Transportarbeiter, die bei Ausübung ihres Berufes bedeutende Kosten zu tragen haben, den schon am 11. Januar 1939 zugewilligten 10%igen Abzug vom Lohn zwecks Bemessung der im November 1938 eingeführten ausserordentlichen Einkommensteuer von 2% noch zu erhöhen.

Der Minister hat dieser Bitte stattgegeben und hat diesen Transportarbeitern vom Lohn für die Bemessung der Steuer folgende Abzüge zugestanden:

Kraftfahrer in regelmässigen und unregelmässigen Touristen-Autobusdiensten um 30%;

Kraftfahrer und Mitfahrer in Fern-Gütertransporten und in Umzugsdiensten um 40%.

Der Bruttolohn, von dem zwecks Bemessung der ausserordentlichen Einkommensteuer 30 und 40% abgezogen werden, enthält alle Nebenbezüge.

### Forderungen des Personals öffentlicher Dienste in Paris und Umgebung

(I.T.F.) Die Organisationen des Personals öffentlicher Dienste in Paris und Umgebung, die in einer

Arbeitsgemeinschaft vereinigt sind und 118.500 Bedienstete der öffentlichen Dienste der Stadt Paris, des Seine-Departements etc. (unter ihnen auch die öffentlichen Verkehrsbetriebe in Paris und Umgebung) organisieren, haben jetzt wieder einmal ihre Forderungen gestellt und der Hoffnung Ausdruck gegeben, dass sie in der ordentlichen Sitzung des Pariser Gemeinderates und des Departementalrates des Seine-Departements geprüft werden. Die Forderungen zielen darauf hin, dass die den Staatsbediensteten ab 1. Januar 1939 bereits zugewilligten Verbesserungen, in bezug auf die Kinderzulage, Ortszulagen und Löhne auch dem Personal der öffentlichen Dienste in Paris und Umgebung mit rückwirkender Kraft ab 1. Januar 1939 zuteil werden. Die Organisationen erklären unter Bezugnahme auf den Aufstieg der Lebenshaltungskosten, der von 1937 bis Januar 1939 (im Jahresdurchschnitt) 19% beträgt, dass das für das Staatspersonal vorgesehene Mindestgehalt von Fr. 1200 pro Monat einen Betrag darstellt, unter den nicht mehr gegangen werden darf. Ferner sind einige Forderungen für die Pensionierten aufgestellt worden.

### Das Gewerkschaftskartell des Pariser Gebiets und die Reorganisation des Verkehrswesens

(I.T.F.) Die französische Regierung hat beschlossen, die auf den 1. April 1939 vorgesehene Tarifierhöhung bei den öffentlichen Verkehrsbetrie-

ben in Paris und Umgebung nicht in Kraft treten zu lassen. Eine auf dem Kongress des Gewerkschaftskartells des Pariser Gebiets am 10. März angenommene Resolution erklärt sich in entschiedener Weise für gewisse Punkte dieses Regierungsbeschlusses. Das Kartell will jedoch bei diesem ersten Erfolg nicht stehen bleiben und wünscht durch eine gründliche Untersuchung zur Lösung des Problems beizutragen, wie Paris und Vororte mit einem gut koordinierten Verkehrsnetz, das gegen mässige Tarife den Verkehr auf rascheste Weise und unter günstigen Bedingungen bewerkstelligen kann, versehen wird. Zu diesem Zwecke beabsichtigt das Kartell, einen Ausschuss zur Interessenwahrung der Gebraucher des Verkehrsnetzes im Pariser Gebiet einzusetzen und sofort alle an der Frage direkt oder indirekt interessierten Pariser Organisationen einzuladen, zwecks Einsetzung dieses Ausschusses, der unverzüglich seine Arbeit aufnehmen soll.

Das Brüsseler Strassenbahnpersonal (I.T.F.) Auf der Sitzung des paritätischen Ausschusses des Brüsseler Strassenbahn- und Autobuspersonals vom 24. Februar haben die Vertreter

der Gesellschaft auf diesbezügliches Verlangen der Organisation des Personals erklärt, dass die Gesellschaft die Möglichkeit der Anbringung von Sitzplätzen für die Wagenführer beim Bau neuer Wagen untersuchen wird. Was die Schaffner anbelangt, haben diese künftig das Recht, von der zweiten oder dritten Haltestelle vor der Endstation Platz zu nehmen, aber nur auf Linien, die in die äusseren Bezirke der Stadt Brüssel fahren. Einzelheiten dieser Frage werden durch eine besondere Dienst-anweisung geregelt.

Das Oberste Gerichtshof der Ver- (I.T.F.) Der seit vier Jahren zwi-  
einigten Staaten gegen Einmannwagen schen den Behörden von San Fran-

cisco und der privaten Verkehrs-  
gesellschaft "Market Street Railway of San Francisco" geführter Kampf um die Frage des Einmannwagens ist jetzt durch ein Urteil des Obersten Gerichtshofs der Vereinigten Staaten entschieden worden. Die gewerk-schaftlich organisierten Arbeiter in San Francisco widersetzten sich von allem Anfang an dem Einmannwagen und der Gemeinderat hat diesen durch eine Verordnung verboten. Die Gesellschaft erhob gegen diese Verordnung Anspruch und erklärte sie "willkürlich, ungerechtfertigt und verfassungswidrig"; ein federales Gerichtshof gab ihr Recht, doch das Berufungsgerichtshof in Kalifornien hat das Urteil aufgehoben und die Rechtskraft der Verordnung bestätigt. Das Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten, bei dem die Gesellschaft gegen das Urteil des Be-rufungsgerichtshofs von Kalifornien Berufung eingelegt hatte, lehnte jetzt die Berufung ab und sprach sich für die Rechtskraft des Verbots des Einmannwagens durch die Gemeindeverwaltung von San Francisco aus.

Kanada ratifiziert die internatio- (I.T.F.) Durch eine Verordnung (vom  
nale Konvention für Hafentarbeiter 14. Dezember 1938) hat die Regierung

Kanadas die Internationale Konvention zum Schutz der Hafentarbeiter gegen Unfälle bei Beladung und Entladung von Schiffen ratifiziert.

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

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

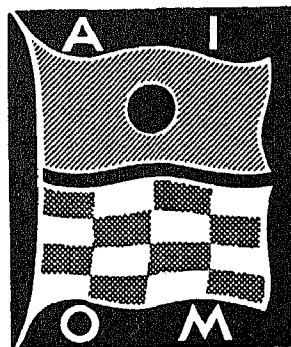
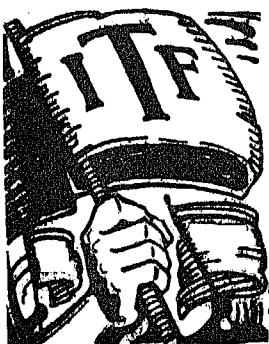
INTERNATIONALEN  
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

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 27. März 1939

## Das Uebereinkommen für die Fischhallenarbeiter in Hull

(I.T.F.) In der letzten Nummer des Presseberichtes berichteten wir über den Abschluss eines Kollektivvertrages

zwischen dem englischen Verband der Gemeindearbeiter und ungelerten Arbeiter mit dem Verein der Fischhändler in Hull für die Arbeiter in Fischhallen. Der Vertrag trat am Montag, den 6. März in Kraft; er bezieht sich nicht auf die Kanzleibediensteten.

Die normale Arbeitswoche beträgt 51 Stunden, und zwar von Montag bis Samstag je 9 Stunden (von 6 bis 17,50 Uhr), an Samstagen 6 Stunden (von 6 bis 13 Uhr). Ueberstunden an Wochentagen werden mit einem Zuschlag von 25% die an Samstagen mit einem Zuschlag von 100% vergütet.

Die Mindestlöhne betragen:

Arbeiter mit 14 Jahren	15/-	pro Woche
" " 15 "	17/6	" "
" " 16 "	20/-	" "
" " 17 "	25/-	" "
" " 18 "	32/6	" "
" " 19 "	40/-	" "
" " 20 "	47/6	" "
" " 21 "	55/-	" "

Gelegenheitsarbeiter bekommen an Wochentagen 12/6 und an Samstagen 10/- pro Tag.

Nach einem Dienstjahr werden bezahlte Ferien von einer Woche gewährt die in die Zeit zwischen dem 1. April und 30. September fallen.

Auf drei erwachsene Arbeiter darf höchstens ein jugendlicher Arbeiter zwischen 18 und 21 Jahren entfallen, sonst müssen solche Jugendliche denselben Lohn erhalten wie erwachsene Arbeiter.

## Ein Arbeitszeitgesetz für Seeleute in Estland

(I.T.F.) In Estland ist ein Gesetz, auf Grund dessen die Arbeitszeit der Seeleute geregelt wird, in Kraft getreten.

Es bezieht sich auch auf die Schiffsoffiziere mit Ausnahme der Kapitäne, der Obermaschinenisten und der Funker.

Ferner bezieht sich das Gesetz auf alle Bemannungen in der Handelsflotte, mit Ausnahme von Schiffen mit mechanischer Kraft unter 100 BRT und von Seglern unter 300 BRT.

Tagelöhner arbeiten 9 Stunden, zwischen 6 und 20 Uhr. Das Bedienungspersonal (mit Ausnahme der Stewards auf Passagierschiffen) arbeitet nicht länger als 12 Stunden pro Tag (von 6 bis 21 Uhr).

Auf Schiffen mit weniger als 3 Decksoffizieren dürfen die Bemannungen nicht länger als 24 Stunden in 48 Stunden zu Arbeit herangezogen werden. Sind jedoch 3 Decksoffiziere anwesend, darf die Arbeitszeit 18 Stunden in 48 nicht überschreiten.

Befinden sich auf einem Schiff mindestens 3 Maschinenisten, 3 Oeler oder 3 Kohlenzieher darf die Arbeitszeit eines jeden innerhalb 48 Stunden 16 Stunden nicht überschreiten.

Heizer in der Ueberseefahrt auf Schiffen mit Maschinen von mindestens 250 PS oder in der Küstenschiffahrt auf Schiffen mit Maschinen von mindestens 600 PS dürfen nicht länger als 16 Stunden in 48 Stunden arbeiten.

Bei Ankunft und auf See beträgt die tägliche Arbeitszeit an Bord von Schiffen mit dem Dreiwachen-System 10 Stunden für Decksoffiziere und 9 Stunden für andere; wo das Zweiwachensystem besteht, beträgt die Arbeitszeit 12 Stunden. Schliesslich wird in der Ueberseefahrt pro Monat ein halber freier Tag (Nachmittag) gewährt.

Im Hafen beträgt die Arbeitszeit 16 in 48 Stunden und nichtmehr als 8 1/2 in 24 Stunden; in tropischen Gewässern darf die Arbeitszeit jedoch nicht länger als 7 Stunden innerhalb 24 Stunden sein.

In der Küstenschiffahrt, wenn die Fahrt 12 Stunden nicht überschreitet, arbeiten die Decksbemannungen 24 Stunden in 48 Stunden; das Maschinenpersonal arbeitet nicht länger als 63 Stunden pro Woche.

Die mexikanische Regierung ratifiziert fünf Schifffahrtskonventionen (I.T.F.) Die mexikanische Regierung hat die folgenden fünf internationalen Konventionen ratifiziert: 1) Mindestalter der Schiffsbesatzungen; 2) Arbeitsvermittlung der Seeleute; 3) Befähigungsnachweise der Schiffsoffiziere; 4) Verpflichtungen des Reeders; 5) Krankenversicherung.

Neues Gesetz über die Bemanning in Dänemark (I.T.F.) Am 1. Juli 1939 wird in Dänemark eine neue Bemanningsskala in Kraft treten. In der nächsten Ausgabe des Presseberichtes werden wir über das neue Gesetz Einzelheiten veröffentlichen.

Verbesserungen für französische Seeleute (I.T.F.) Einer Regierungsverordnung vom 31. Dezember 1938 gemäss wird den französischen Seeleuten bei Arbeit von 48 Stunden anstatt 40 Stunden pro Woche ein Ueberstundenzuschlag für 8 Stunden bezahlt. Bisher wurde diese Ueberarbeit durch zusätzliche freie Tage im Hafen vergütet. In einem Schiedsspruch vom 15. Februar 1939 wird bestimmt, dass die Heuern nicht erhöht werden, anstelle davon die Seeleute aber eine höhere Verpflegungszulage bekommen, und zwar 24 Fr. pro Tag für Offiziere, 22 Fr. für niedrigere Offiziersgrade und 20,50 Fr. für die niederen Grade. Ferner wurde die Kinderzulage um 8% erhöht.