

PRESSEBERICHT

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

No. 8
 Amsterdam,
 den 10. April
 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.
 Englischer Kleinhandelsangestelltenverband (N.U.D.A.W.), 9., 10. und
 11. April, Southport.
 Luxemburgischer Eisenbahnerverband, 15. und 16. April, Luxemburg.
 Dänischer Lokführerverband, 2., 3 und 4. Mai, Kopenhagen.
 Englischer Eisenbahngestelltenverband (R.C.A.), 15. - 18. Mai,
 Bournemouth.
 Schweizerischer Eisenbahner-Verband, 24. bis 26. Mai, Zürich
 Schweizerischer Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittel-
 arbeiter, 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 Eisenbahnerverband, 3. - 16. Juli, Clacton-on-Sea.

EISENBAHNER

Vertretung des Personals im
 Verwaltungsrat der Nationalen
 Eisenbahngesellschaft in
 Frankreich.

(I.T.F.) Bekanntlich sind zwei der 4
 Personalvertreter im Verwaltungsrat
 der Nationalen Eisenbahngesellschaft
 in Frankreich, die Sekretäre der
 Französischen Eisenbahner-Föderation,

Genossen Jarrigion und Semard, nach dem Generalstreik vom 30. November
 1938 strafweise abgesetzt worden. Jetzt, nach einer fast dreimonatiger
 Abwesenheit, sind durch eine Regierungsverordnung vom 2. März 1939
 wieder zwei Personalvertreter in den Verwaltungsrat der Nationalen
 Eisenbahngesellschaft ernannt worden. Die 2 neuen Personalvertreter, die
 Genossen Winberg und Ouradou, stehen im aktiven Dienst der Gesellschaft
 und sind Funktionäre der Französischen Eisenbahner-Föderation.

Gleichstellung der Führer elektri-
 scher Lokomotiven in Australien.

(I.T.F.) Durch einen Schiedsspruch
 vom 17. Februar 1939 sind in
 Australien die Führer von elektri-

schsen Zügen in bezug auf die Löhne mit den Führern von Dampflokomotiven
 gleichgestellt worden. Der Unterschied zwischen den Löhnen beider
 Kategorien der Lokomotivführer führte schon zu Konflikten und die
 Führer elektrischer Züge führten im vergangenen Jahre zur Durchsetzung
 ihrer diesbezüglichen Forderung einen regelrechten Streik durch.

Das Schiedsgericht, dessen Verhandlungen mitunter stürmisch ver-
 liefen, liess sich bei seiner Entscheidung von der Vorgangsweise der
 Direktionen bei der Rekrutierung der Führer elektrischer Lokomotiven
 leiten, von denen dieselben Fähigkeiten und Kenntnisse verlangt werden
 als von Führern von Dampflokomotiven. Solange dies der Fall ist, müssen
 die Direktionen nach Ansicht des Schiedsgerichtes den Führern von elek-
 trischen Zügen dieselben Löhne zahlen wie den Führern von Dampflokomo-
 tiven. Erst bis in der Rekrutierung dieses Personals Aenderung eintritt,
 werde das Schiedsgericht bereit sein, seinen Spruch einer neuerlichen
 Prüfung zu unterziehen.

Die Arbeitsbedingungen der mexikanischen Eisenbahner.

(I.T.F.) Wie bekannt befindet sich die Verwaltung der Staatsbahnen Mexikos, die im vorigen Jahre durch

die Erwerbung verschiedener privater Eisenbahnen durch den Staat entstanden sind, in Händen des Personals. Die Arbeitsbedingungen des Personals sind denn auch ziemlich günstig.

Die Rechtslage des Personals ist im Arbeitsgesetz verankert. Es genießt Organisations- und Streikrecht, wenn auch Arbeitsstreitigkeiten normalerweise auf dem Schiedswege geschlichtet werden. Das Personal genießt kostenlose ärztliche Hilfe bei Unfällen und Erkrankungen die Angehörigen zahlen die Hälfte der Kosten. Während der Krankheit wird der volle Lohn fortgezahlt. Die Verwaltung ist für hinreichende Versicherung gegen Unfall und Ableben verantwortlich.

Die Arbeitsbedingungen werden durch Kollektivverträge geregelt. Insgesamt bestehen 25 Kollektivverträge, die das Personal mit verschiedenen Eisenbahnen abgeschlossen hat. Bei den Staatsbahnen ist der Eisenbahnerverband Mexikos der alleinige Vertragspartner, weil er nicht nur das Personal vertritt sondern auch die Eisenbahnen verwaltet. Er hat über die Einstellung des Personals völlige Kontrolle. Es besteht eine Sechstageswoche, doch werden sieben Tage bezahlt. Nach 30 Dienstjahren - bei weiblichen Bediensteten nach 25 Dienstjahren - und bei Erreichung des 60. Lebensjahrs sowie im Falle der Erwerbsunfähigkeit bekommen alle Bediensteten eine Pension.

Der Eisenbahnerverband förderte die Gründung von Kredit- und Konsumgenossenschaften sowie einer gemossenschaftlichen Lebensversicherung für Eisenbahner. Ferner hat der Eisenbahnerverband 47 Elementarschulen für Kinder des Eisenbahnpersonals errichtet; für Kinder von Bahnunterhaltungsarbeitern errichtete er ausserdem fahrende Schulen.

Der Eisenbahnerverband, der im Jahre 1933 durch Zusammenlegung verschiedener Organisationen entstanden ist, zählt jetzt etwa 68.500 Mitglieder in 35 Ortsgruppen. Bei seiner Gründung hatte er 35.000 Mitglieder.

Grössere Inanspruchnahme des Personals bei den australischen Eisenbahnen.

(I.T.F.) Wie überall hat sich auch in Australien die Arbeitsleistung des Eisenbahnpersonals im Laufe der letzten Jahre erhöht, obwohl die

Gesamtlohnsumme nicht nur nicht gestiegen, sondern im Gegenteil gefallen ist. Einer Statistik zufolge waren die Zahlen im Betriebsjahr 1937-8 im Vergleich zum Betriebsjahr 1927-8 wie folgt:

Betriebsjahr	1927-1928	1937-1938
Betriebslänge in Meilen	6.340	6.497
beförderte Personen	24.800.934	25.601.382
beförderte Güter in Tonnen	4.670.447	5.000.683
durchgelaufene Zugmeilen	11.655.122	13.542.542
Personalstand	19.624	17.434
Gesamtlohnsumme	£ 4.751.885	£ 4.371.364

Während also in 10 Jahren die Leistung gestiegen ist, ist der Personalstand und auch die Gesamtlohnsumme gesunken.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Die Pensionen früherer Bediensteter der französischen Kleinbahnen.

(I.T.F.) Der französische Minister für öffentliche Arbeiten hat vor kurzem in bezug auf die Pensions-

rechte einen Beschluss zugunsten gewisser Bediensteter der Eisenbahnen gefasst, die nach dem Streik von 1920 entlassen, dann eine Anstellung bei Kleinbahnen erhielten, und auf Grund des Amnestiegesetzes vom 12. Juli 1937 wieder in Dienst der Nationalen Eisenbahngesellschaft genommen worden sind. Diese Personen, die während ihrer Beschäftigung bei den Kleinbahnen der autonomen Pensionsversicherungskasse angehörten, unterstehen folglich zwei verschiedenen Pensionsregelungen. Auf Schritte der französischen Eisenbahner-Föderation hin hat jetzt der Minister beschlossen, die Stellung dieser Personen in der Weise zu regeln, dass sie Pensionsrechte geniessen, als würden sie ständig im Dienste der Eisenbahnen gestanden haben. Infolgedessen wird die autonome Pensionsversicherungskasse (für Kleinbahner) der Nationalen Eisenbahngesellschaft Beträge zahlen, die den für die betreffenden Bediensteten geleisteten Beträge (erhöht mit Zinsen) entsprechen und die Nationale Eisenbahngesellschaft wird den Unterschied zwischen der niedrigeren Pension der Kleinbahner und der höheren der Eisenbahner zuzahlen.

Der Kleinbahnverband, der der französischen Eisenbahner-Föderation angehört, versuchte, eine ähnliche Regelung auch für alle von den Kleinbahnen zu der Eisenbahngesellschaft überleiteten Bediensteten zu bekommen, erzielte aber keinen Erfolg; die besondere Pensionregelung für diese Bediensteten bleibt in Geltung. Jetzt unternimmt der Kleinbahnverband die nötigen Schritte zugunsten der Personen, die nach dem Streik bei den Kleinbahnen entlassen wurden und auf Grund des Amnestiegesetzes vom 12. Juli 1937 wieder in Dienst ihrer früheren Bahn eingestellt wurden. Für die Bediensteten der grossen Eisenbahnen, die sich in derselben Lage befinden, ist in bezug auf ihre Pensionsrechte bereits eine Vereinbarung geschlossen worden. Was die Kleinbahner betrifft, wird die Frage vom Verwaltungsrat der autonomen Pensionsversicherungskasse untersucht, ohne dass man bisher zu einer Beschlussfassung kam. Der Verband hofft aber, dass auf Grund eines Schiedsspruchs des Ministeriums eine günstige Lösung der Frage erzielt werden wird.

Das Strassenbahnpersonal von La Plata (Argentinien) ist unzufrieden.

bahnverband, die Verwirklichung der gerechten Forderungen des Personals der öffentlichen Verkehrsbetriebe von La Plata durchzusetzen. Die Arbeitsbedingungen des öffentlichen Verkehrspersonals in dieser wichtigen Stadt lassen viel zu wünschen übrig; die Löhne entsprechen nicht den Lebenshaltungskosten und werden noch dem Personal gewisser Autobuslinien verspätet ausgezahlt. Ende Januar hielt die Ortsgruppe La Plata des argentinischen Strassenbahnverbandes eine Versammlung ab, auf der beschlossen wurde, eine grosse Propagandaaktion unter dem betreffenden Personal sowie in der Öffentlichkeit einzuleiten, um die letztere über die Klagen des Personals zu unterrichten; ferner wurde beschlossen, beim Gouverneur der Provinz eine Audienz anzufragen, um ihm die Lage des betreffenden Personals darzulegen und ferner dem Beschluss eine grösstmögliche öffentliche Verbreitung zu geben.

Die Löhne des öffentlichen Verkehrspersonals in den Vereinigten Staaten im Jahre 1938.

Angaben - zwischen dem 15. Mai 1937 und dem 1. Juni 1938 um 2,9% gestiegen. Diesen Angaben gemäss betrug der durchschnittliche Stundenlohn dieser Bediensteten im Jahre 1937 \$ 0,733 und im Jahre 1938 \$ 0,755. Wenn für das Jahr 1929 die Zahl 100 angenommen wird, betrug der Lohn im Jahre 1937 105,3 und im Jahre 1938 108,3. Die niedrigste Zahl (96,1) war im Jahre 1934 zu verzeichnen. Im Jahre 1935 setzte jedoch ein unaufhörlicher Aufstieg ein.

Im Jahre 1938 wurde die Arbeitszeit auf der Grundlage des Achtstundentages geregelt, manchmal auch auf der Grundlage von 8 1/2 und 9 1/2 Stunden, in einigen seltenen Fällen von 6 Stunden pro Tag.

Neuregelung der Familienzulagen (Kinderzulagen) in Frankreich.

(Ortsklassen) eingeteilt. In der niedrigsten Klasse beträgt die Zulage frs. 1,40 pro Tag für das erste Kind, frs. 2,80 für das zweite und frs. 4,20 für weitere Kinder. Die Zulagen steigen dann jeweils um 10, 20 und 30 centimes pro Kind bis zur 9. Klasse (frs. 2,20, 4,40 und 6,60), während für Paris und Umgebung die Kinderzulage frs. 3,-- pro Tag für das erste Kind, frs. 6,-- für das zweite und frs. 9,-- für weitere Kinder beträgt. Eine Familie in Paris mit drei Kindern bekommt also eine Zuwendung von frs. 450,-- monatlich, oder frs. 5400 im Jahr.

Hafenarbeiterstreik und Aussperrung in Glasgow.

einen höheren Zuschlag für schmutzige Arbeit verlangten. Am nächsten Tage gingen die Arbeitgeber dazu über, mehr als 3000 Hafenarbeiter auszusperrern. Alle Lade- und Löscharbeiten wurden eingestellt.

(I.T.F.) Schon seit Monaten bemüht sich der I.T.F. angeschlossene argentinische Strassen-

(I.T.F.) Der Durchschnittlohn der Triebwagenführer und Schaffner in den Vereinigten Staaten ist - nach den im Monatsblatt des Arbeitsministerium veröffentlichten

(I.T.F.) Mit Wirkung vom 1. April d. J. sind die in Frankreich geltenden Kinderzulagen neuregelt worden. Das Land ist in 10 Bezirke

(I.T.F.) Am Mittwoch, den 29. März, traten 1300 Hafenarbeiter in Glasgow in einen wilden Streik, weil sie

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

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

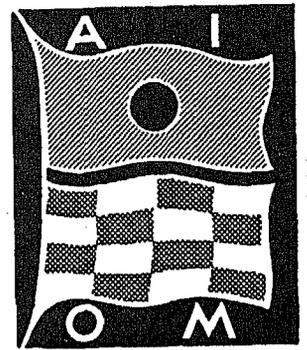
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

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, 10. April 1939.

SEELEUTE

Ergebnislose Verhandlungen in der englischen Seeschifffahrt.

Schiffahrtsamtes (Maritime Board) verlangt und Vorschläge über Ferien unter Beibehaltung des Lohnes, über Arbeitszeit, Bemannung und Unterkunftsverhältnisse, sowohl für die Grossschifffahrt wie für die Küstenschifffahrt, eingereicht. Mit diesen Vorschlägen wurde bezweckt, den Bestimmungen der in Genf angenommenen Konventionen zu entsprechen.

Die Reeder erklärten, dass sie über Arbeitszeit- und Bemannungsfragen nicht zu verhandeln bereit sind, wenn nicht die Seeleuteheuern zu gleicher Zeit international erhöht werden. Im Gegenteil müssten sie Verminderung der Heuern verlangen, wenn sie nicht mit Subventionen vom Staat rechnen könnten.

Kollege Reed, vom englischen Seeleuteverband, betonte, dass die Argumente der Reeder nicht stichhaltig seien. Er wies darauf hin, dass die Schiffahrtsgesellschaften Dividenden bis zu 35% haben ausschütten können.

Die Verhandlungen wurden vertagt; sollten die Reeder nicht bereit sein, weitgehende Zugeständnisse zu machen, dann muss damit gerechnet werden, dass die Regierung einschreiten wird.

Neue Bemannungsvorschriften in Dänemark.

wird am 1. Juli d. J. in Kraft treten. Es stellt den Zustand wieder her, der vor dem 1. Januar 1933 bestand, als eine Verschlechterung vorgenommen wurde. Die Folge der Einführung des Gesetzes wird sein, dass in der dänischen Flotte zirka 200 Vollmatrosen Anstellung finden werden - im grossen und ganzen - als Ablösung von Chargen mit weniger Fahrzeit. Dies geht aus dem folgenden Vergleich hervor:

(I.T.F.) In Dänemark ist ein neues Bemannungsgesetz vom Parlament verabschiedet worden. Dieses Gesetz

Bekanntmachung
6. Januar 1933

BRT	Ma- trosen	Leicht- matrosen	Jung- männer	Jun- gen	Ins- gesamt
501 - 1400	2	2	1	-	5
1401 - 2000	2	2	2	-	6
2001 - 2500	3	2	2	-	7
2501 - 3500	4	2	2	-	8
3501 - 5000	6	2	1	-	9
5001 - 6500	6	3	1	1	11

Gesetz vom 1. Juli 1939					
BRT	Ma- trosen	Leicht- matrosen	Jung- männer	Jungen	Ins- gesamt
501 - 1400	2	2	1	-	5
1401 - 2000	3	1	2	-	6
2001 - 2500	4	2	1	-	7
2501 - 3500	5	2	1	1	9
3501 - 5000	6	2	1	-	9
5001 - 6500	6	3	1	1	11

Auf Schiffen über 2500 BRT wird nun die Möglichkeit bestehen, das 3-Wachensystem für die Deckmannschaft einzuführen.

Was die Deckoffiziere betrifft, wird verordnet, dass auf Schiffen über 2500 BRT mindestens 3 Steuerleute mit Diplom angestellt werden müssen. In bezug auf die Maschinisten wird vorgeschrieben, dass auf Dampf- und Motorschiffen, deren Maschinenkraft 200 PS übersteigt, mindestens 2 Maschinisten mit Diplom und 1 Maschinenassistent gefahren werden müssen und auf doppelschraubigen Dampf- und Motorschiffen mit Maschinenkraft über 500 PS soll ausser dem wachthabenden Maschinisten auf jeder Wache ein Gehilfe im Maschinenraum Dienst versehen.

Was das Heizerpersonal anbetrifft, wird bestimmt, dass die Heizerbesatzung ausreichen muss, um 3 Wachen zu gehen.

Wir haben hiermit alle Bestimmungen herausgeschält, welche sich auf die Grossschifffahrt beziehen und werden das Gesetz in der nächsten Nummer des Presseberichtes als Sonderbeilage bringen.

Norwegisches Gesetz über die Fischerei mit Trawlnetzen.

(I.T.F.) Mit Wirkung vom 1. April d. J. ist in Norwegen ein Gesetz über die Fischerei mit Trawl-

netzen erlassen worden. Nach diesem Gesetz ist es verboten, innerhalb des norwegischen territorialen Gebietes mit Trawlnetzen zu fischen. Um ausserhalb dieses Gebietes mit Trawlnetzen zu fischen, bedürfen Norweger der königlichen Genehmigung. Diese Genehmigung kann nur für höchstens 11 Fahrzeuge erteilt werden. Für neue Fahrzeuge wird die Genehmigung nur erteilt, wenn sie in Norwegen gebaut, vom betreffenden Amt genehmigt worden sind und in der Hauptsache aktiven Fischern gehören und von diesen betrieben werden. Beim Verkauf des Fahrzeuges erlischt die Betriebsgenehmigung. Wir kommen auf den Inhalt dieses Gesetzes noch näher zurück.

Richtigstellung: In der vorigen Nummer unseres Presseberichtes berichteten wir über die Erhöhung des Verpflegungsgeldes in der französischen Seeschifffahrt. Wir gaben an, dass das Verpflegungsgeld 24 Fr. für Offiziere, 22 Fr. für Unteroffiziere und Fr. 20,50 für die Matrosen beträgt. Dies muss heissen: 24 Fr. für Unteroffiziere, 22 Fr. für Mannschaften und 20,50 Fr. für die Besatzungen von Schleppdampfern gewisser Kategorien.