



# PRESSEBERICHT

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

No. 11  
den 22. Mai  
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

Schweizerischer Eisenbahner-Verband, 24. bis 26. Mai, Zürich  
Schweizerischer Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter, 10. und 11. Juni in Neuchatel,  
Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals, 14. bis 17. Juni in Stockholm.  
Norwegischer Lokomotivführerverband, 9. bis 10. Juni, Kristiansand  
Englischer Transportarbeiterverband (T.G.W.U.) Juli, Brindlington.  
Englischer Eisenbahnerverband, 3. - 16. Juli, Clacton-on-Sea.  
Danischer Heizerverband, August, Kopenhagen.

## EISENBÄHNER

Grössere Belastung des schweizerischen Eisenbahnpersonals (I.T.F.) Aus dem von der Direktion der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1938 herausgegebenen Jahresbericht ist ersichtlich, dass der Personalstand im abgelaufenen Jahr wieder um 119 auf 29.326 gesunken ist. Das eigentliche Betriebspersonal zählt 27.483 Köpfe, das sind um 404 weniger als im Vorjahre. Die rückläufige Bewegung des Personalstandes der schweizerischen Bundesbahnen ist schon seit mehreren Jahren zu beobachten, der jedoch ein Aufstieg der Leistungen gegenübersteht. Diese steigende Belastung des Personals wird durch folgende Zahlen beleuchtet:

Im Jahre 1938 waren im Vergleich zum Jahre 1920:

Betriebspersonal	weniger um	30,4%
Lokomotivkilometer	mehr um	81%
Zugkilometer	mehr um	99%
Achsenkilometer	mehr um	75%
Tonnenkilometer	mehr um	85%

Gegen das Märchen über hohe Löhne (I.T.F.) Der Vorsitzende des gemeinsamen Ausschusses der Organisationen des Eisenbahnpersonals Kanadas hat sich am 26. April 1939 in der Senatskommission für Eisenbahnwesen mit dem Märchen über die hohen Löhne der kanadischen Eisenbahner auseinandergesetzt.

Es führte aus, dass die Kritik an den Löhnen und Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals ungerechtfertigt sei, da diese im Rahmen des Eisenbahnproblems keine Schwierigkeit darstellen. Im Jahre 1920 waren bei den kanadischen Eisenbahnen 175.702 Personen beschäftigt, im Jahre 1937 aber nur 121.541. Die Gesamtlohnsumme ist von \$ 280.353.910 i. J. 1920 auf \$ 179.110.674 i. J. 1937, also um 36,1% gesunken. Eine Untersuchung über die Löhne der Eisenbahner hat ergeben, dass die Mehrzahl des Personals Bezüge hat, die zur Gewährleistung einer angemessenen Lebenshaltung nicht genügen. So verdienten im Jahre 1937 6.670 Eisenbahner weniger als \$ 60 pro Monat, 12.229 weniger als \$ 75, 34.369 weniger als \$ 85, 76.235 weniger als \$ 125, 101.984 weniger als \$ 150, 111.601 weniger als \$ 200 pro Monat, während nur 2.448 Bedienstete (2%) mehr als \$ 250 pro Monat verdienten. Demgegenüber ist die Leistung des Personals in Tonnenmeilen pro Dollar der Betriebsausgaben in derselben Zeit um 34,4% gestiegen.

Anders verhält es sich mit den Leistungen an die Aktionäre. Im Jahre 1920 wurden fast 30 Millionen Dollar an Dividenden ausgeschüttet, im Jahre 1930, also schon ein Jahr nach dem Ausbruch der Wirtschaftskrise, bereits fast 34 Millionen; nur dann setzte ein Rückgang ein. Der Zinsendienst verschlang im Jahre 1920 mehr als 59 Millionen; dieser Betrag stieg im Jahre 1933 um mehr als 100% und war im Jahre 1937 noch im 31,3% höher als 1920, nachdem durch gesetzliche Massnahme die Schuldzinsen herabgesetzt wurden.

Im Jahre 1920 sind 57% der Betriebseinnahmen für Löhne und Gehälter des Personals verausgabt worden; im Jahre 1937 aber nur 50,4%, also um 11,6% weniger. Für den Zinsendienst wurden im Jahre 1920 hingegen 12% der Betriebseinnahmen aufgewendet, im Jahre 1937 aber schon 21,9%, also um 82,5% mehr.

Alle diese Zahlen beweisen, dass der Ausgabeposten Löhne und Gehälter nicht als drückend für den Eisenbahnbetrieb betrachtet werden kann und dass die Löhne und Arbeitsbedingungen der kanadischen Eisenbahner nicht übermässig hoch sind, wie oft vorgegeben wird.

#### Schlechte Arbeitsbedingungen der indischen Eisenbahner

(I.T.F.) Anlässlich einer kürzlich stattgefundenen Konferenz der britisch-indischen Eisenbahnarbeiter in Sholapu

hat der Vorsitzende dieser Konferenz die Lage der Eisenbahner geschildert. In den Jahren 1929 bis 1937 sind bei allen indischen Eisenbahnen 110.000 Bedienstete abgebaut worden. Die Löhne wurden abgebaut (der jetzige Mindestlohn beträgt 12 und 13 Rupien monatlich), die Ferien wurden von 15 auf 10 Tage verkürzt. Auch verschiedene Begünstigungen sind verschlechtert worden. Die Eisenbahner haben auch unter verschiedenen reaktionären Massnahmen zu leiden.

Die Einnahmen der britisch-indischen Eisenbahnen belaufen sich auf etwa 950 Millionen Rupien pro Jahr wovon die britischen Kapitalisten nicht weniger als 360 Millionen in Form von Zinsen einstreifen.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

#### Siegreicher Streik der Lastkraftfahrer des Warschauer Bezirks

(I.T.F.) Schon am Ende des vorigen Jahres forderten die Lastkraftfahrer der Stadt und des Bezirks Warschau d.

Abschluss eines Kollektivvertrages und Verbesserung von Arbeitsbedingungen. Die Arbeitgeber wollten sich dieser Forderung dadurch entledigen, dass sie mit einem kleinen, gelben nationalistischen Verband einen Kollektivvertrag abschlossen, der jedoch die Mehrzahl der Kraftfahrer, die bei dem der I.T.F. angeschlossenen polnischen Transportarbeiterverband organisiert sind, nicht befriedigen konnte. Da alle Vorstellungen bei den Arbeitgebern umsonst waren, griffen die Kraftfahrer unter Leitung des genannten Verbandes zum Streik. Der Streik brach am 13. März aus, und endete nach einer Dauer von 9 Tagen mit einem vollen Sieg der Kraftfahrer. Er brachte den Abschluss eines Kollektivvertrages, der u.a. die Erhöhung der Wochenlöhne und Verbesserung der Arbeitszeitbestimmungen vorsieht.

Die neuen Wochenlöhne sind:

	<u>ab 1. April</u>	<u>ab 1. September</u>
Wagenführer I. Klasse	Zl. 60,-	Zl. 70,-
Wagenführer II. Klasse	" 52,-	" 62,-
Hilfsfahrer	" 45,-	" 55,-
Mitfahrer I. Klasse	" 40,-	" 45,-
Mitfahrer II. Klasse	" 35,-	" 40,-
Monteur I. Klasse	" 65,-	" 75,-
Monteur II. Klasse	" 55,-	" 65,-
Werkstättenarbeiter (gelernt)	" 45,-	" 55,-
Garagengehilfe (ungelernt)	" 25,-	" 25,-

Die obigen Löhne sind Mindestlöhne, zu denen noch Dienstalterszulagen kommen, und zwar nach 3 Jahren 5%, nach 6 Jahren 10% und nach 9 Jahren 15%. Die Löhne bei Firmen, die ihre Garagen ausserhalb Warschaus haben, sind um 10% niedriger.

Die Arbeitszeit der Wagenführer, Hilfsfahrer und Mitfahrer beträgt 200 Stunden pro Monat, Ueberstunden werden mit einem Zuschlag von Zl. 1,05 bis 1,85, je nach der Kategorie, vergütet. Für die Kontrolle der Arbeitszeit sind Kontrollbücher eingeführt worden. Die Arbeitszeit der Werkstätten- und Garagenarbeiter wird auf Grund des Achtstundentagesgesetzes geregelt.

Arbeitskleidung sowie Pelze und Mützen für Wagenführer und Mitfahrer werden von den Firmen kostenlos geliefert.

Die Bediensteten erhalten bezahlte jährliche Ferien, und zwar 8 Tage in den ersten 2 Jahren, 15 Tage vom 3. Jahre an.

Für Uebernachtung ausserhalb des Orteswo sich die Garage befindet, werden besondere Vergütungen für das Nachtlager bezahlt.

Der Kollektivvertrag trat am 1. April mit der Gültigkeit von einem Jahre in Kraft.

Günstige Entscheidung im Konflikt (I.T.F.) bei der Diamond Truck Company in Montreal (Kanada) Ein Schlichtungsausschuss, der eingesetzt wurde, um in einem Konflikt zwischen den Transportunternehmen "Diamond Truck Company" in

Montreal und seinen 40 Bediensteten, u. zw. Lastwagenführern, Lagerarbeitern, etc. (die alle Mitglieder der Kraftfahrersektion des der I.T.F. angeschlossenen kanadischen Eisenbahnverbandes sind) Gutachten abzugeben, hat Anfang April dem Arbeitsminister Bericht erstattet.

Die Ursache des Konflikts war die Forderung der Bediensteten auf Abschluss eines Kollektivvertrages zur Regelung der Löhne und Arbeitsbedingungen.

Die Untersuchung der Löhne von vierzehn Bediensteten der Gesellschaft hat ergeben, dass sich ihre Wochenlöhne zwischen \$ 12 und 20 bewegen, die meisten bekommen jedoch \$ 14. Der Ausschuss stellte fest, dass die Leute mühsame Arbeit, die in vielen Fällen eine lange Arbeitszeit erfordert, leisten mussten und dafür schlecht entlohnt waren.

Ein Zeuge behauptete, er hätte 100 Stunden in einer Woche gearbeitet und dafür nur \$ 14 bekommen. Ein anderer behauptete wieder, 30 Stunden hintereinander gearbeitet zu haben; auch sein Wochenlohn betrug \$ 14.

Eine dem Ausschuss vorgelegte Uebersicht über die Löhne und Arbeitszeiten der Bediensteten anderer zwei Unternehmungen wies einen grossen Unterschied im Vergleich zu den bei der "Diamond Truck Company" gezahlten Löhnen aus. Eine dieser Unternehmungen zahlt den Kraftfahrern, die ausserhalb der Stadt fahren, Wochenlöhne von \$ 24 bis 32,50. Kein Beweis war vorhanden, dass die bei den anderen Firmen Beschäftigten schwerer oder wenigstens gleich schwer arbeiten als bei der "Diamond Truck Company". Deswegen werden auch für die Bediensteten der "Diamond Truck Company" dieselben Löhne, die bei den anderen Firmen gezahlt werden, für erwünscht erachtet.

Der Schlichtungsausschuss ist der Meinung, dass Wochenlöhne von \$ 12 und 14 für einen Lastwagenführer, der lange und schwere Arbeit zu leisten hat, viel zu niedrig sind. Er empfiehlt deswegen, in Uebereinstimmung mit dem Charakter und der Billigkeit der Angelegenheit, den vom Personal geforderten Kollektivvertrag zur Regelung der Löhne und Arbeitsbedingungen abzuschliessen.

Ein siegricher Streik der Autobuslenker in New-York (I.T.F.) Mitte April führte das Personal des Autobusunternehmens

"Mannatan and Queens Bus Corporation"

in New-York eine kurze Streikaktion durch, die mit einem schonen Erfolg endete.

Der als Folge der Aktion abgeschlossene Kollektivvertrag sieht vor: Pflichtmitgliedschaft zum amerikanischen Verband des Strassenbahn-, Kleinbahn- und Autobuspersonals; jährliche bezahlte Ferien von einer Woche nach 2 Dienstjahren; garantierten Wochenlohn von \$ 20,- für das Hilfspersonal; eine Arbeitswoche von 6 Tagen sowie eine Lohnerhöhung um 3 1/2 bis 8 Cents pro Stunde. Ferner wird der Höchstlohn von nun an nach drei anstatt nach fünf Jahren, wie bisher, erreicht.

Streik der Hafearbeiter am Mississippi (I. T. F.) Der gemeinsame Ausschuss der zwei amerikanischen Gewerkschaftszentralen erklärte einen Streik von 5000 Hafen- und Flussarbeitern, die bei einer staatlichen Binnenschiffahrtsunternehmung "Federal Barge Lines" beschäftigt sind. Die Verwaltung dieser Unternehmung lehnte Verhandlungen über die Erneuerung des Kollektivvertrages ab, spornte die einer gelben Organisation angehörenden Arbeiter zu grosserer Tätigkeit an etc. Die Organisationen fordern Entfernung der reaktionären Verwaltung der Unternehmung.

---

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

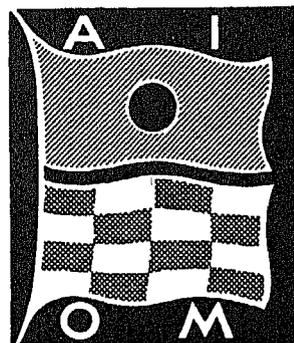
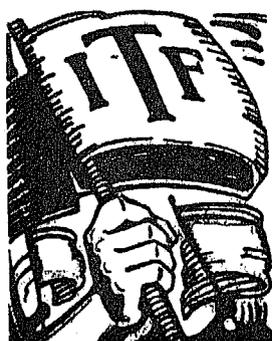
INTERNATIONALEN  
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

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, 22. Mai 1939.

Kapitän H. Bent gestorben.

(I.B.S.) Zu unserem tiefen Bedauern haben wir erfahren, dass

Kapitän H. Bent am 24. April nach sehr kurzer Krankheit gestorben ist.

Kapitän Bent war viele Jahre lang Leiter des schwedischen Steuer-  
mannsverbandes und ab 1928 Mitglied des Generalrats des Internationalen  
Bundes der Schiffsoffiziere. Er war einer der Pioniere der internatio-  
nalen Bewegung der Steuerleute und Mitbegründer der Internationalen  
Föderation der Steuerleute, die sich später mit dem Internationalen Bund  
der Schiffsoffiziere verschmolzen hat.

Wir verlieren in dem Verblichenen einen treuen Freund und einen  
tüchtigen Befürworter der Rechte der Seefahrer.

Neue Arbeitsbedingungen der  
holländischen Seeleute in der  
regelmässigen Linienschiffahrt.

(I.T.F.) Nach langwierigen Ver-  
handlungen ist es dem holländischer  
Transportarbeiterverband gelungen,  
für die Seeleute bei Linienschiff-

fahrt-Reedereien in Amsterdam und beim Rotterdamer Lloyd neue, wesentlich  
bessere Arbeitsbedingungen zu vereinbaren. Mit den anderen Reedereien  
in Rotterdam ist es noch zu keiner Einigung gekommen.

Nachstehend eine kurze Uebersicht über die erzielten Ergebnisse:

Die Arbeitszeit des Deckspersonals, die im Jahre 1937 von 84 auf  
72 Stunden pro Woche verkürzt wurde, wird jetzt weiter auf 68 Stunden  
verkürzt (der Verband forderte 64 Stunden).

Die Arbeitszeit der im Tagdienst eingeteilten Seeleute ist von 10  
auf 9 Stunden pro Tag verkürzt worden.

An Tagen der Ankunft und Abfahrt musste das Deckspersonal bisher  
praktisch 10 Stunden arbeiten. Jetzt ist bestimmt, dass an diesen Tagen  
ohne Ueberstundenvergütung nicht länger als 9 Stunden gearbeitet werden  
darf. Jede geleistete Mehrarbeit muss als Ueberstunden vergütet werden.

Die Reeder haben unter Ausnützung der grossen Arbeitslosigkeit unter  
den Seeleuten in den letzten Jahren erwachsene Matrosen mit 25 bis 30  
Jahren als Leichtmatrosen angemustert. Jetzt dürfen Personen mit einer  
Fahrzeit von mehr als 3 Jahren und mit mehr als 23 Lebensjahren nicht  
unter dem Vollmatrosengrad angemustert werden.

Die Mindestheuern des Bedienungspersonals sowie der Quartiermeister  
und der Bootsmaates des Deckspersonals ist jetzt richtiger umschrieben,  
sodass künftig Misstände verhindert werden können.

Die monatlichen Mindestheuern auf Amsterdamer Linienschiffen und  
beim Rotterdamer Lloyd betragen jetzt:

Bootsmann	Hfl.	102,-
Zimmermann	"	102,-
(ausserdem eine feste Vergütung von Hfl. 5,- für die Unterhaltung der Werkzeuge)		
Bootsmaat	Hfl.	98,-
Quartiermeister	"	95,-
Matrose	"	93,-
Leichtmatrose	"	44,50
Junge	"	22,50
Donkeyman	"	102,-
Oeler	"	102,-
Heizer	"	93,-

In bezug auf das Maschinenraumpersonal ist eine Verbesserung in dem Sinne erzielt worden, dass Donkeymänner und Oeler bisher gezwungen werden konnten, sechs Ueberstunden pro Woche zu leisten, während sie jetzt höchstens sechs Ueberstunden pro Woche nur in unvorhergesehenen Fällen zu arbeiten brauchen.

Die Regelung der Ruhezeit für das Bedienungspersonal wurde verbessert. Nach einer jeden Reise wird jetzt für jede 10 volle Ueberstunden ein freier bezahlter Tag gewährt. Ueberarbeit von weniger als einer halben Stunde wird als eine halbe Stunde bewertet.

Die Regelung bei Erkrankungen wird in bedeutendem Masse verbessert. Dem Gesetze gemäss müssen bei Erkrankungen 80% der Heuer bezahlt werden. Nach der neuen Regelung werden die 80% von einem Betrag, der 150% der Heuer gleichkommt, bezahlt, zu einem Höchstbetrag von Hfl. 100 pro Monat.

Das Bedienungspersonal bekommt für jeden Tag Arbeit zwischen zwei Reisen 1/26 der Monatsheuer zuzüglich Verpflegungsgeld, mindestens aber Hfl. 4,- pro Tag.

#### Streik der finnischen Seeleute in Lovisa.

(I.T.F.) Am 13. April sind die Mitglieder des finnischen Seeleuteverbandes in Lovisa, die an Bord von

Fahrzeugen der Reeder-Gesellschaft, der Dampfschiffahrtsgesellschaft von Lovisa und der finnischen Fischereigesellschaft fahren, in Streik getreten. Diese Gesellschaften bezahlten den Seeleuten nämlich um 100 FM pro Monat weniger Heuer als andere Reedereien. Ausserdem versuchten diese Unternehmungen, die Seeleute dazu zu zwingen, aus dem finnischen Seeleuteverband zu treten und einer gelben Organisation beizutreten. Da dies auf Grund des Arbeitsschutzgesetzes verboten ist, geht also der Kampf des finnischen Seeleuteverbandes in Lovisa auch um die Durchführung dieses Gesetzes. Nach diesem Gesetz wird jeder, der versucht, jemanden zum Beitritt zu irgendeiner Arbeiterorganisation zu zwingen, mit Gefängnis von höchstens einem Jahr oder mit einer Geldstrafe bestraft.

#### Die Seeleute von Rouan gegen die Verordnungen.

(I.T.F.) Die Ortsgruppen Rouan der französischen Organisationen der Deckoffiziere, Schiffsmaschinisten

und Seeleute haben gegen die Verschlechterung der Lebensbedingungen durch die Verordnungen vom 31. Dezember 1938 und 21. April 1939 scharfen Protest erhoben. Infolge der Aufhebung der 40-Stundenwoche an Bord sind mehr als 4000 Seeleute arbeitslos geworden. Hunderte Seeleute wurden besonders infolge der Verordnung vom 21. April arbeitslos, wonach auf kleineren Schiffen wieder das Zweiwachensystem eingeführt und die Mindestzahl der Bemannungen auf anderen Schiffen bedeutend vermindert wurde.

#### Garantierte Heuern für schottische Heringsfischer.

(I.T.F.) Verschiedene Sektionen der Vereinigung der schottischen Heringsfischerei-Unternehmer haben einen

Entwurf über garantierte Heuern herausgegeben. Dieser Entwurf wird den Unternehmern ermöglichen, dem Deckspersonal, das 7 Personen nicht überschreitet, 13 s pro Woche zuzüglich Verpflegung zu zahlen. Diese Regelung kommt für die Besatzungen von Loggern und Motorbooten mit einer Länge von 50 Fuss für einen Zeitraum von 11 Wochen in Anwendung. Innerhalb dieses Zeitraums werden auf Loggern 30 s und auf Motorbooten 20 s pro Woche und Person vom Fängerlös entrichtet, um die Bezahlung der Garantielöhne zu ermöglichen.