

PRESSEBERICHT



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

No. 13
den 19.
Juni 1939

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

Bevorstehende Kongresse

Englischer Transportarbeiterverband (T.G.W.U.), Juli, Bridlington.
Englischer Eisenbahnerverband, 3.-16. Juli, Clacton-on-Sea.
Skandinavische Transportarbeiter Föderation, 3. und 4. Juli, Stockholm.
Dänischer Heizerverband, August, Kopenhagen.

EISENBAHNER

Die Eisenbahnen in Spanien unter dem Franco-Regime

(I.T.F.) Die Regierung von Burgos hat ein Gesetz veröffentlicht, das die Stellung der Eisenbahnbetriebe

regelt. Danach sollen die 3 Hauptgesellschaften einer Direktion, bestehend aus einem Direktor, 2 vom Minister für Öffentliche Arbeiten, 3 von dem Ministerium für Industrie und Handel, dem Finanz- und dem Kriegsministerium ernannten Mitgliedern, und schliesslich 2 Vertretern jeder Gesellschaft, unterstellt werden. Alle 8 Mitglieder und der Direktor werden von der Regierung ernannt. Laut Gesetz ist auch ein Oberster Eisenbahnrat einzusetzen, der die Aufgabe haben soll, eine endgültige Regelung betreffend den Eisenbahnbetrieb auszuarbeiten. Vorsitzender dieses Rats wird der Minister für Öffentliche Arbeiten sein, zweiter Vorsitzender der Vorsteher des nationalen Eisenbahndienstes. Im übrigen setzt sich der Rat aus den Direktoren der Eisenbahnnetze und den Vertretern des Staates zusammen. Die Ausführungsbestimmungen werden vom Minister für Öffentliche Arbeiten erlassen.

Hieraus ist ersichtlich, dass die alten Gesellschaften und ihre Aktionäre keinen Einfluss mehr haben, da sogar ihre Vertreter vom Staat ernannt werden. Es handelt sich hier allerdings um eine vorläufige Regelung.

Die Forderungen des britisch-indischen Eisenbahnpersonals

(I.T.F.) Das bei den Eisenbahnen Britisch-Indiens arbeitende eingeborene Personal lebt und arbeitet

unter unduldbaren Verhältnissen, erklären seine Führer. Die Arbeitsbedingungen werden zusehends schlechter. Vor allem sind die Löhne sehr niedrig. Die Hauptforderung des indischen Eisenbahnpersonals lautet daher: Lohnerhöhung. Es wünscht ferner die Einsetzung einer unparteiischen Kommission, welche die Verhältnisse bei dem Eisenbahnpersonal untersuchen soll, damit diesem ein zum Leben ausreichender Mindestlohn gesichert wird. In zweiter Linie wird eine Arbeitszeitverkürzung gefordert; die Arbeitszeit soll den internationalen, die Arbeitszeit betreffenden Übereinkommen entsprechen. Auch hinsichtlich der Pension ist es schlecht um die indischen Eisenbahner bestellt. Das unterste Personal darf keiner Pensionskasse angehören und wenn diese Leute aus dem Dienst ausscheiden, stehen sie vor dem Nichts. Schliesslich fordern sie die Anerkennung ihrer Organisationen, was in vielen Fällen noch abgelehnt wird, sodass unter dem Personal grosse Unzufriedenheit herrscht.

Das Negerpersonal bei den amerika- (I.T.F.) Aus Zahlen, die das amerika-
nischen Eisenbahnen niedriger ent- nische "Railroad Retirement Board"
lohnt als das weisse (Eisenbahn-Pensions-Amt) vor kurzem

veröffentlicht hat, geht hervor, dass die Neger durchschnittlich nur die Hälfte des Lohnes ihrer weisserassigen Kollegen verdienen. Das Durchschnittseinkommen eines weissen Eisenbahnangestellten betrug im Jahre 1937 \$ 1 290, das der Neger jedoch nur \$ 591.--. Diese Zahlen wurden anhand der \$ 300 Dollar und weniger pro Monat gezahlten Löhne errechnet. Die Anzahl Neger bei den amerikanischen Eisenbahnen macht 10 % des gesamten Personalbestandes aus.

Der Lohnunterschied bei Weissen und Negern liegt darin, dass Neger nur für die untersten Stellen in Betracht kommen und keine Vorrückungsmöglichkeiten haben. Ferner gibt es viele zwischen Eisenbahnerorganisationen und Gesellschaften abgeschlossene Verträge, zu dem Zwecke, die Beförderung und sogar die Einstellung von Negern unmöglich zu machen.

Steigende Gewinne der amerikani- (I.T.F.) Während des ersten Quartals
schen Eisenbahnen 1939 machten die amerikanischen Eisenbahnen 1. Klasse Gewinne in Höhe von \$ 101 066 278, gegenüber \$ 29 360 310 im gleichen Zeitraum 1938. Das ist eine Steigerung um nahezu 400 %. Bemerkenswert ist, dass die Gesamteinnahmen nur um 98 Millionen Dollar 9 % gestiegen sind.

Das englische Lokomotivpersonal (I.T.F.) Es zeigte sich auf dem Kon-
und die abgelehnten Lohnforderungen gress des englischen Lokomotivper-
sonalverbandes, das grosse Unzu-
friedenheit darüber herrschte, weil das "Railway Staff National Tribunal" die Forderungen des Personals zurückgewiesen hatte. Bei nur einer Gegenstimme hiess der Kongress den Beschluss des Vorstandes, bei den Gesellschaften auch weiter auf Einwilligung in die Forderungen der Eisenbahnerorganisationen zu drängen, gut. Ferner erhielt der Vorstand den Auftrag, gegen das übliche System, nach welchem das Personal in 6 Arbeitstagen 7 Arbeitstage zu leisten hat, anzukämpfen.

Krankenilfe für das Personal der (I.T.F.) Auf eine schriftliche Anfra-
französischen Nationalen Eisenbahn- ge eines Parlamentsmitgliedes
gesellschaft machte der französische Minister für Öffentliche Arbeiten einige interessante Bemerkungen über die beabsichtigte Regelung i. S. Krankenilfe für das Personal der Nationalen Eisenbahngesellschaft. Nach den früheren Bestimmungen wird den erkrankten Angestellten durch die von der Gesellschaft anerkannten Ärzte kostenlose ärztliche Hilfe gewährt-- bisher hat die Gesellschaft auch danach verfahren. Wenn die Behandlungskosten 20 000 Fr. nicht übersteigen, erfolgt auch kostenlose Lieferung von Medikamenten etc. durch anerkannte Lieferanten. Da diese Leistungen den Angestellten gegenüber grösser waren als die in der allgemeinen Sozialversicherung vorgesehenen, hielten es die Eisenbahnverwaltungen für notwendig die Verpflegung erkrankten Personals und die Lieferung von Medikamenten nur den von ihr anerkannten Ärzten und Apothekern anzuvertrauen. Die zuständigen Stellen bei der Nationalen Eisenbahngesellschaft befassen sich aber gegenwärtig gemeinsam mit einer Vertretung der wichtigsten Personalgewerkschaft eingehend mit der Frage der Regelung der Krankenilfe. Es soll ein diesbezüglicher Paragraph in den Kollektivvertrag aufgenommen werden. Die Gesellschaft wird, wenn auch keine freie Arzt- und Apothekerwahl, so doch eine Erweiterung der diesbezüglichen Vorschriften in Erwägung ziehen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Lohnerhöhung für Autobuschauffeure (I.T.F.) Die Autobuschauffeure in
in Abo (Finnland) Abo (Finnland) stellten eine Forderung auf Erhöhung des Wochenlohns um 50 FMK (ca. hfl. 2.--). Zunächst wollten die Arbeitgeber von Verhandlungen nichts wissen, sie änderten aber ihre Haltung, bevor ein Streikbeschluss gefasst wurde. An Ostern kam es zu einer Vereinbarung, auf Grund welcher der Wochenlohn der im Ortsverkehr von Abo beschäftigten Chauffeure auf 400 Mk erhöht wurde.

Neuer Arbeitsvertrag für die Antwerpener Kraftdroschkenführer (I.T.F.) Die Antwerpener Taxi-Gesellschaft, welche fast den ganzen stationierenden Kraftdroschkenbetrieb in Antwerpen in Händen hat, kündigte am ersten Dezember 1938 den Arbeitsvertrag mit dem Zentralverband der belgischen Transportarbeiter und dem Zentralverband der christlichen Transportarbeiter in Belgien. In dem bis jetzt gültigen Kollektivvertrag war eine sehr günstige Regelung der Arbeitszeit und des bezahlten Urlaubs vorgesehen. Die Taxi-Gesellschaft wollte nun ursprünglich diese Urlaubsbedingungen abschaffen. Auch wollte man eine ungünstige Änderung in der Entlohnung anbringen. Die Antwerpener Taxi-Gesellschaft ist seinerzeit als eine Betriebsgenossenschaft gegründet worden, an der sich verschiedene Kraftdroschkenführer beteiligt haben. Diese letzten Führer bekamen wöchentlich noch 25 Fr. als Teilhaber zu ihrem Lohn.

Nach langen Unterhandlungen ist jetzt der neue Kollektivvertrag abgeschlossen worden. An den Löhnen wurde nichts geändert. Wie bisher erhalten die Führer einen Mindest-Garantielohn, dem Index nach schwankend zwischen 120 bis 180 Fr. Bei einer wöchentlichen Brutto-Einnahme von 500 Fr. empfängt der Droschkenführer 20%. Die Droschkenführer, welche Teilhaber der Gesellschaft sind, erhalten aber nicht mehr ihre 25 Fr. pro Woche. Diese Verschlechterung wurde wegen der schlechten Betriebsergebnisse der Gesellschaft durchgeführt. Schliesslich wurde die wirkliche Arbeitszeit auf 45 Stunden pro sechs Arbeitstage festgesetzt. Diese betrug bis jetzt 47 Stunden pro Arbeitswoche. Wenn dies notwendig sein sollte, darf die Gesellschaft eine Reserve-Schicht bilden. Der neue Arbeitsvertrag ist für drei Jahre abgeschlossen worden.

Schwierige Lage der Pensionierten der französischen Kleinbahnen (I.T.F.) Die autonome Pensionskasse der französischen Kleinbahnen erhielt vom Finanzministerium einen Vorschlag, der das Personal keineswegs befriedigen kann. Der Zuschlag zu der Pension von 720 Franken, den bereits das Personal der grossen Eisenbahnen bekommt, soll nach diesem Vorschlag nur den Festangestellten nach einer Mitgliedschaft bei der Pensionskasse von mehr als 30 Jahren (und nicht nach 25 Jahren, wie die Kasse vorgeschlagen hat) gewährt werden. Auf diese Weise erlangen die Pensionierten Anspruch auf 720 Franken erst ab 1953, dem Augenblick, wo sie 30jährige Mitgliedschaft erreichen. Ferner wird Pensionierten mit weniger als 15jähriger Mitgliedschaft bei der Pensionskasse keinerlei Teuerungszulage zugebilligt, während solche Zulage 50% der jetzigen Pension nicht überschreiten darf.

Der Kleinbahnverband (Sektion der französischen Eisenbahner-Föderation) hat beschlossen, sich der Verwirklichung dieses Vorschlages zu widersetzen.

Gute Erfahrungen mit dem Trolleybus in Brighton (England) (I.T.F.) Ein Mitglied des Gemeinderates von Brighton hat anlässlich der offiziellen Eröffnung der

Trolleybusdienste (die tatsächlich bereits seit einem Monat funktionieren) im Namen des Unternehmens ausgeführt, dass 110 frühere Strassenbahner mit Erfolg die Prüfung im Führen eines Trolleybusses abgelegt haben. Er erklärte ferner, dass der Gemeinderat von Brighton die besten Wagen hat, die er sich beschaffen konnte und dass sein Beschluss, Trolleybusse einzuführen, wahrscheinlich auch auf andere Gemeinden einwirken wird, die bisher gezögert hatten. Die Betriebseinnahmen erhöhten sich dort, wo der Trolleybus an Stelle der Strassenbahn trat, tatsächlich von 1 s. auf 1 s. 8 d. pro Meile.

Das Strassenbahnpersonal von Salford behält seine Arbeitsbedingungen trotz Einführung von Autobus (I.T.F.) Dank den Schritten von Vertretern des britischen Transportarbeiterverbandes ist eine Vereinbarung geschlossen worden, wonach auf günstige Weise die Arbeitsbedingungen des Personals des öffentlichen Verkehrsbetriebes in Salford anlässlich der Ersetzung der Strassenbahnen durch Autobusdienste geregelt werden.

Nicht nur dass das gesamte Personal im Dienste verbleibt, aber auch die Löhne und die Arbeitsbedingungen sind unangetastet geblieben. Die Frage der Einführung von Dienstabellen hat Schwierigkeiten verursacht, doch auch die konnten zur Zufriedenheit aller geregelt werden.

In Indianapolis (Indiana) sind die Löhne ab 1. Mai um 5 Dollarcent pro Stunde erhöht worden. Dadurch beträgt jetzt der Höchstlohn der Triebwagenfahrer \$ 0,70 pro Stunde (Anfangslohn \$ 0,64). Vor fünf Jahren betrug der Höchstlohn noch \$ 0,54 pro Stunde.

In Columbus (Ohio) schliesslich ist Ende April ein neuer Kollektivvertrag abgeschlossen worden, wonach die Löhne verschiedener Kategorien rückwirkend ab 1. Februar 1939 um 1 bis 3 Dollarcent erhöht wurden. Der Stundenlohn der Bediensteten in Zweimannwagen beträgt jetzt \$ 0,55 und der Bediensteten im Einmannwagen \$ 0,65.

Die Hafendarbeiter von Rouan verteidigen sich gegen die Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen (I.T.F.) Die verschiedenen in der letzten Zeit herausgegebenen Erlässe hatten zur Folge, dass auch in Rouan den Unternehmern die Gelegenheit

geboten wurde, die Arbeitsverhältnisse der Hafendarbeiter wesentlich zu verschlechtern. In einer vor kurzem gehaltenen Versammlung protestierten die Gewerkschafter der verschiedenen Berufe dagegen, dass Arbeiter im Hafen gezwungen werden, drei Schichten zu arbeiten, obwohl 20% ihrer Kameraden arbeitslos sind und der allgemeine Hafenverkehr abnimmt. Sie forderten, dass die spezialisierten Hafendarbeiter, wie Kranführer, Maschinisten und Lademeister nicht gezwungen werden können, länger als zwei Schichten zu arbeiten.

Eintagsstreik im Hafen von Rouan (I.T.F.) Die Hafendarbeiter von Rouan sind wegen wiederholter Einbrüche in ihren Kollektivvertrag durch die Unternehmer am Samstag, den zehnten Juni, in einen kurzen Proteststreik getreten. Nachdem der Bürgermeister von Rouan vermittelt hatte, haben die Unternehmer völlig nachgegeben. Montag, den zwölften Juni, wurde die Arbeit wieder aufgenommen.

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

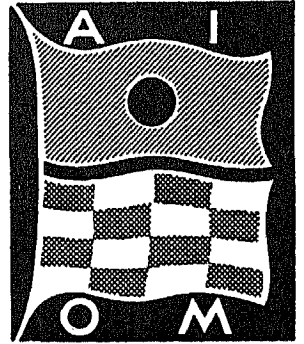
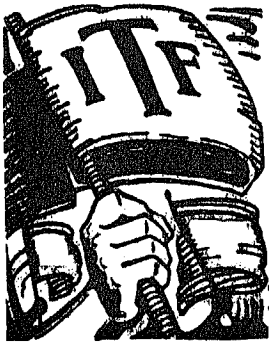
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

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 19. Juni 1939

Bezahlter Urlaub für norwegische Seeleute

(I.T.F.) Das Norwegische Ministerium für Handel und Schiffahrt hat eine Gesetzentwurf über bezahlten Urlaub

für Seeleute ausgearbeitet und dieselbe den verschiedenen maritimen Organisationen übermittelt, damit sie Stellung dazu nehmen können. Bisher stützten sich die Ansprüche der Seeleute auf den jährlichen Urlaub nur auf Kollektivverträge. Nicht unter diese Verträge fallen aber eine grosse Anzahl Arbeitnehmer in der Schiffahrt, besonders aus der kleinen Küstenfahrt und den Binnenschiffahrtsbetrieben. Die Gesetzentwurf will diese Lücke ausfüllen und damit soll gleichzeitig den Bestimmungen in dem Übereinkommen der Internationalen Arbeitskonferenz betreffend bezahlten Urlaub entsprochen werden. Die Bestimmungen der Vorlage gelten für das ganze Personal, bis hinauf zum Kapitän in Fahrzeugen von 4 B.R.T., im gewerbmässigen Güter- und Personenverkehr. Ausgenommen sind Fischerei- und Fangfahrzeuge und Fahrzeuge, die zur Beförderung des Fangs oder von Fisch- und Fangprodukten verwendet werden.

Seeleute haben das Recht, abzumustern, wenn sie an Bord ein und des selben Schiffes oder bei der gleichen Gesellschaft oder Gesellschaften unter gemeinsamer Verwaltung 6 Monate ununterbrochen beschäftigt waren. Der jährliche Urlaub beträgt ein Arbeitstag für jeden Beschäftigungsmonat. Der Urlaub kann an jedem der nachstehenden Hafen gewährt werden: Anmusterungshafen, endgültiger Bestimmungshafen des Fahrzeuges, Heimathafen des Fahrzeuges oder jeder andere Hafen, sofern der Seemann damit einverstanden ist. Der Seemann soll eine Ferienzulage erhalten, errechnet auf Grund seines Lohnes zu Beginn seiner Urlaubszeit, einschliesslich einer Verpflegungszulage. Durch diese Gesetzentwurf wird die Möglichkeit geschaffen, demjenigen, der auf die Ferien verzichtet, die Ferienzulage, auf die er Anspruch hat, zu zahlen.

Bezahlte Ferien für finnische Seeleute (I.T.F.) Am 15. Juni ist ein Gesetz über bezahlte Ferien an

finnische Seeleute in Kraft getreten. Schiffsoffiziere und Funker haben nach einem Dienstjahr Anspruch auf mindestens 12 und nach 5 Dienstjahren auf mindestens 16 bezahlte Ferientage. Andere Besatzungsmitglieder, die Anspruch auf Ferien haben, bekommen nach einem Dienstjahr mindestens 9 und nach fünf Dienstjahren mindestens 12 bezahlte Ferientage. Alle Besatzungsmitglieder bekommen Feriengeld, das auf Grundlage der Heuer, die sie zum Zeitpunkt der Ferien erhalten, berechnet wird. Ausserdem bekommen sie eine Verpflegungszulage. Die Ferien werden im Abfahrhafen, dem Zielhafen oder im Heimathafen des Schiffes gegeben. Der Gesetz findet Anwendung auf die Besatzungen der Schiffe in der grossen Fahrt, Küstenschiffahrt und der Binnenschiffahrt. Ausgenommen sind die Besatzungen, die nur zur Familie des Schiffbesitzers gehören, Personen, die nur durch Gewinnanteil entlohnt werden und schliesslich solche, die für eigene Rechnung arbeiten. Ausnahmsweise kann anstelle der Ferien eine Vergütung in Geld gewährt werden; diese Ausnahme gilt jedoch nicht für Besatzungen von Fahrzeugen in der Binnenschiffahrt.

Errichtung einer Fachschule für Fischerei in Norwegen

(I.T.F.) Das norwegische Parlament hat die Errichtung einer Fachschule für Fischerei in Aukra, in der Nähe von Molde, beschlossen. Es ist die erste reine Fischereischule in Norwegen. Die norwegischen Seeleute in der Fischerei genossen bisher zwar fachliche Ausbildung in der Seefahrt, für die eigentlichen Fischer gab es jedoch keine fachliche Ausbildung. In dieser Schule wird u. a. über die Fischereitechnik, über die Geräte, Konservierung des Fisches und über notwendige und wünschenswerte Verpackung Unterricht gegeben. Die Schüler werden dort volle Verpflegung bekommen, das Schulgeld wird gering sein. In der Leitung der Schule werden auch aktive Fischer sitzen. Der erste Kurs wird im Herbst 1939 beginnen.

Die kanadische Regierung wird einen Salzfishhandelsausschuss einsetzen

(I.T.F.) Der kanadische Minister für Fischerei hat dem kanadischen Parlament einen Gesetzentwurf unterbreitet, wonach ein Ausschuss eingesetzt werden soll, dessen Aufgabe es sein soll, Untersuchungen über den Absatz des Salzfishes im Aussenhandel anzustellen und dem Minister darüber zu berichten, sowie allen Möglichkeiten der Oeffnung neuer Absatzmärkte nachzugehen. Dem Anschein nach wird das Gesetz wahrscheinlich bald angenommen werden und in Kraft treten.

Einige Aufgaben und Befugnisse des Ausschusses sollen sein:

Über den Absatz von Salzfish im Aussenhandel Untersuchungen anzustellen;

Pläne über den regelmässigen Absatz von Salzfish oder solchen, der zum Einsalzen bestimmt ist, auszuarbeiten, mit der Absicht, Absatzbedingungen zu verbessern und grössere Einnahmen dem Erzeuger und dem Exporteur zu verschaffen;

Untersuchung bester Methoden der Bereitung und Verpackung des Salzfishes für die Ausfuhr;

Massnahmen zur hinreichenden Kontrolle des Salzfishes für die Ausfuhr.

Der Ausschuss kann Exporteuren Unterstützungen gewähren, und zwar in der Weise, dass diese Unterstützung innerhalb einer Verkaufssaison 25% des Wertes des exportierten Fisches, für den die Unterstützungen gegeben wird, nicht überschreiten darf.

Der Ausschuss kann nach Genehmigung des Gouverneurs mit einem Exporteur eine Vereinbarung treffen, wonach der Ausschuss für diesen Exporteur den Verkauf des Fisches innerhalb einer Verkaufssaison übernimmt.

(Der kanadische Fischhandel ist in weitem Masse vom Aussenhandel abhängig. Bisher ist der bedeutendste Ausfuhrartikel der Büchsenalm. Etwa die Hälfte des Exports geht in die Vereinigten Staaten und ein Viertel nach Grossbritannien. Die Ausfuhr des Salzfishes ist jetzt verhältnismässig klein. Die Erhöhung dieser Ausfuhr wird wahrscheinlich für die atlantische Fischereiindustrie der Seeprovinzen und Quebec von grossen Interesse sein.)