

PRESSEBERICHT

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

Amsterdam,
den 3. Juli
1939.

Nr. 14

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.)

Bevorstehende Kongresse.

Englischer Transportarbeiterverband (T.G.W.U.), Juli, Bridlington.
Skandinavische Transportarbeiter Föderation, 3. und 4. Juli, Stockholm.
Englischer Eisenbahnerverband, 3. - 16. Juli, Clacton-on-Sea.
Dänischer Heizerverband, August, Kopenhagen.
Schwedischer Seeleuteverband, 17. September, Viskadalen.

EISENBAHNER

Die Forderungen des Personals der englischen Eisenbahnwerkstätten.

(I.T.F.) Das Werkstättenpersonal der englischen Eisenbahnen ist in etwa 40 Gewerkschaften organisiert,

in Lohnangelegenheiten und bei Behandlung aller anderen Fragen, an denen sie gemeinsam interessiert sind, arbeiten sie aber zusammen.

Am 14. und 15. Juni hatte die paritätische industrielle Kommission über die Forderungen der Werkstättenarbeiter zu befinden. Diese Forderungen waren: 1.) eine allgemeine Erhöhung des Stundenlohns um 2 d.; 2.) ein Mindestwochenlohn von 50 s.; 3.) ein fester Tageslohn ausser den seit dem Kriege eingeführten Teuerungszulagen, oder ein fester Wochenlohn, erhöht um die erwähnten Zulagen, je nachdem, ob der betreffende Arbeiter pro Tag oder pro Woche arbeitet; 4.) 12 Tage bezahlte Ferien nach 12 Monaten ununterbrochener Beschäftigung, unter Fortzahlung des Normallohnes.

Die Forderungen des Personals wurden vor der paritätischen Kommission energisch verteidigt, wonach den Vertretern der Eisenbahnverwaltungen Gelegenheit gegeben wurde, ihren Standpunkt klarzumachen. An der Bewegung sind ca. 100 000 Arbeiter interessiert.

Die paritätische Kommission hat ihren Spruch noch nicht gefällt.

Die französischen Eisenbahner fordern Neuregelung der Löhne.

(I.T.F.) Der französische Eisenbahnerverband hat sich durch die Steigerung der Lebensunterhalts-

kosten in Frankreich und durch die Arbeitszeitverlängerung von 40 auf 45 Stunden pro Woche ohne Lohnerhöhung veranlasst gesehen, eine Neuregelung der Lohnsätze unter Berücksichtigung der veränderten Verhältnisse zu fordern. Diese Frage wurde in einer am 30. Mai zwischen Verbandsvertretern und dem Generaldirektor der französischen Nationalen Eisenbahngesellschaft stattgefundenen Aussprache angeschnitten. Konkrete Vorschläge werden bei den nächsten Verhandlungen über einen Zusatz zum Kollektivvertrag und einen Anhang zu den Lohnbestimmungen eingereicht werden.

Neuer Vertrag für die Werkstättenarbeiter bei den schwedischen Eisenbahnen.

(I.T.F.) Ein Vorschlag betr. Abschluss eines neuen Kollektivvertrages für das Werkstätten- und Magazinpersonal bei den schwedi-

sehen Staatsbahnen ist von einer grossen Mehrheit des beteiligten Personals angenommen worden. Da dieser Vorschlag bereits früher von der Eisenbahndirektion gutgeheissen wurde, kann man sagen, dass die Frage des Kollektivvertrages für die drei kommenden Jahre, d. h. bis 30. Juni 1942, geregelt ist. Der Vertragsentwurf sieht eine dreimonatige Kündigungsfrist vor.

Die im neuen Vertrag in Aussicht genommene Entlohnung setzt sich zusammen aus Mindestlohn zuzüglich einer Zulage, die sich nach dem Index für die Lebenshaltung richtet. Der neue Mindestlohn wurde um 2 Ore pro Stunde erhöht in dem Sinne, als die bisher übliche Teuerungszulage Bestandteil des Lohnes wurde. Die veränderliche Zulage beträgt 3 Ore. Sie

wird ausgezahlt, sobald der Index 108 Punkte erreicht hat und um weitere 3 Öre bei jeder Steigerung um einen Punkt über genannte Zahl erhöht, u. z. bis zu einem Stand von 112 Punkten, wonach die Zulage um weitere 6 Öre erhöht wird. Sinkt der Index, so bleibt die Erhöhung um 6 Öre bis zum Stand von 109 Punkten, die um 3 Öre bis zu 105 in Kraft.

In dem neuen Vertrag sind auch günstigere Bestimmungen über den jährlichen Urlaub enthalten in dem Sinne, als ein Arbeiter bei mindestens 6monatiger Beschäftigung für jeden Monat, in dem er im Vorjahre mindestens 16 Tage gearbeitet hat, einen Urlaubstag erhält. Ausser in der Übergangszeit findet das neue Urlaubsgesetz, das Anspruch auf 12 Tage bezahlten Urlaubs gewährt, Anwendung. Nach 7 Dienstjahren haben die Arbeiter Anspruch auf 2 Urlaubswochen.

Eine andere wichtige Verbesserung stellen die neuen Vorschriften über die ärztliche Hilfe und Krankenhausverpflegung dar. Diese Bestimmungen sind künftig die gleichen wie die für das gewöhnliche Eisenbahnpersonal geltenden.

Die Arbeitslosenversicherung und die amerikanischen Eisenbahner.

(I.T.F.) Am 1. Juli d. J. nimmt die Arbeitslosen-Versicherungskasse bei den amerikanischen Eisen-

bahnen ihre Tätigkeit auf. Zu diesem Zwecke wurde ein weitverzweigtes Organ ins Leben gerufen. Vermutlich wird die Versicherungskasse im ersten Geschäftsjahr ein aus 1 700 Köpfen bestehendes Personal beschäftigen müssen, welche Zahl dann auf 1 300 herabgesetzt wird. Um eventuell auftauchende Schwierigkeiten möglichst rasch aus dem Wege räumen zu können, wurden in verschiedenen Städten der Vereinigten Staaten 12 Zweigkassen eingerichtet.

Bevor man in den Genuss der Arbeitslosenunterstützung gelangt, ist eine auf 15 Tage festgesetzte Wartezeit eingeführt worden. Der Unterstützungssatz richtet sich nach dem Verdienst des Unterstützungsberechtigten im vorausgegangenen Kalenderjahr und der Unterstützungsanspruch läuft nach 80 Tagen ab. Unterstützung wird unter der Bedingung gewährt, dass das Einkommen des betreffenden Angestellten im Vorjahre 150 \$ nicht überschritten hat. Bei einem Verdienst von 150 \$ beträgt der Unterstützungssatz 1,75 \$ täglich, für die ganze Unterstützungsdauer 140 \$. Allmählich steigt die Unterstützung für die Gruppen mit einem Einkommen von mindestens 1 300 \$ auf 3 \$ täglich bei einem Höchstatz von 240 \$.

Der Mindestlohn in Britisch-Indien.

(I.T.F.) Wie kürzlich (S. No. 13, vom 19. Juni, Seite 80) mitgeteilt, sind die indischen Eisenbahner der

Auffassung, dass ihr Einkommen zufriedenstellender sein könnte, wenn die Regierung eine Untersuchung vornehmen würde, inwieweit ein zum Leben ausreichender Mindestlohn gewährt werden kann.

Diesen Standpunkt teilen andere Arbeiterkreise im Indien. Wir erfahren nun, dass die indische Regierung einen Beamten beauftragt hat, eine Erhebung über die Lebenslage der Arbeiter vorzunehmen. Die Eisenbahner Indiens hoffen, dass man diese Erhebung in weitestem Umfange durchführt und dass sie die gesetzliche Festlegung eines Mindestlohnes zur Folge haben wird.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Die Arbeitszeit bei den französischen Kleinbahnen.

(I.T.F.) Das Kartell der französischen Nebenbahn-Gewerkschaften hat seine Bemerkungen zum neuen Dekrets-

entwurf, durch welchen die Arbeitszeit geregelt wird, schriftlich niedergelegt. Der Entwurf sieht für das Fahrpersonal eine Verlängerung der täglichen Durchschnittsarbeitszeit um eine Stunde sowie eine gleiche Verlängerung der Dienstschicht vor. Die Arbeitszeit des nicht-fahrenden Personals wird, ohne Lohnerhöhung auf 45 Stunden wöchentlich verlängert.

In den vom erwähnten Gewerkschaftskartell formulierten Bemerkungen wird gefordert, man möge es den Bahnbetrieben freistellen, im Einvernehmen mit ihrem Personal, besonders soweit die Werkstätten, die Büros und die Streckenabteilungen in Betracht kommen, die 45 Stunden innerhalb einer 5-Tage-Woche durchzuführen. Verschiedene andere Bemerkungen bezogen sich auf die Arbeitszeit der Gleisleger, des Bahnhofspersonals und der Schrankenwärter; in diesen Fällen besteht das Kartell auf einem kürzeren Arbeitstag als vorgesehen ist.

Sanierung der schweizerischen Privatbahnen.

Gesetzvorlage angenommen, auf Grund welcher als Beihilfe für die schweizerischen Privatbahnen, die mit Verlust arbeiten, ein Kredit von 135 Millionen schw.Fr. aufgenommen werden soll.

(I.T.F.) Nach langen Debatten in den verschiedenen Kommissionen hat der schweizerische Nationalrat eine

Konflikt in dem öffentlichen Verkehrsbetrieb der Stadt Bolton (Grossbritannien).

gen Beiträge zur Gewerkschaft entrichten. Der Konflikt wurde schliesslich dadurch gelöst, dass 8 Angestellte die Rückstände in Ordnung brachten und der neunte mit der Gewerkschaft eine Regelung über die Zahlung seiner Beitragsschuld machte.

(I.T.F.) Das Personal des öffentlichen Verkehrsbetriebes von Bolton hat mit einem Streik gedroht, wenn nicht 9 Angestellte ihre rückständigen

Einheitliche Ferienregelung für die Kraftdrosckenführer in Den Haag (Holland).

der I.T.F. angeschlossen) seit einiger Zeit mit 5 Kraftdrosckenbetrieben in der holländischen Residenz, Den Haag, in Verhandlungen. Die Arbeitgeber wollten anfänglich als Feriengeld -- die Ferien dauern eine Woche -- 1/52 des jährlichen Verdienstes zuzüglich 10 % gewähren, die Mitglieder haben sich aber, in einer Versammlung darüber befragt, dagegen ausgesprochen, weil in einem derartigen System Ungerechtigkeiten liegen insofern, als ein Arbeitnehmer, der durch Unfall oder Krankheit im Laufe des Jahres die Arbeit versäumen muss, weniger Feriengeld erhalte als die anderen. Nach einem diesbezüglichen Vorschlag erklärte sich die Versammlung für ein festes Feriengeld und man war der Meinung, dass dieses ungefähr fl. 22,50 betragen müsste. Die Arbeitgeber haben sich mit der Zahlung einer solchen Ferienvergütung schliesslich bereit erklärt, Diese Vergütung ist allerdings als unzulänglich anzusehen. Bevor aber eine bessere Regelung durchgeführt werden kann, musste erst versucht werden, die vielfach bedeutend niedrigeren Feriengelder auf den bisherigen Höchstsatz hinaufzubringen. Insofern dürfte die nunmehr getroffene Vereinbarung für eine Reihe von Kraftdrosckenführern im Haag eine Verbesserung darstellen.

(I.T.F.) Wegen einer einheitlichen Ferienregelung steht der holländische Verband der Kraftwagenführer (dem Transportarbeiterverband und

Sonderbares Verhalten der Pariser Kraftdrosckenunternehmer.

abgehalten werden, damit Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Hinblick auf eine Tarifänderung über die angeblich schlechte finanzielle Lage der Gesellschaften miteinander diskutieren können. Infolge der Betriebsverluste wünschten die Unternehmer Sanierungsmassnahmen. In der erwähnten Konferenz weigerte sich der Vertreter der grossen Taxameterbetriebe, seine Behauptungen über die Defizite mit Zahlen zu belegen, und als die Arbeitnehmerdelegation Beweise über den guten Stand der Firmen anführten hat er es, mitsamt den Vertretern der mittleren und kleineren Betriebe, vorgezogen, sich der Diskussion zu entziehen. Die Konferenz konnte nicht abgehalten werden, und da vorher die Berufsverbände hinzuzuziehen sind (laut Gesetz aus dem Jahre 1937) ist nicht mehr damit zu rechnen, dass das Kraftdrosckengewerbe und die Tarifregelung in der nächsten Gemeinderatssitzung behandelt werden.

(I.T.F.) Am 22. Juni sollte bei der Seine-Präfektur eine Konferenz für das Pariser Kraftdrosckengewerbe

Schlichter in San Francisco erkennt Sympathiestreik an.

co hat einen Streik erklärt und die Hafendarbeiter haben sich geweigert, ihre -- wie man dies in den U.S.A. zu bezeichnen pflegt -- Streikpostenlinie zu durchbrechen. Die Arbeitgeber machten geltend, dass die Hafendarbeiter nicht berechtigt seien, das Be- und Entladen ihrer Schiffe abzulehnen, sodass der Fall vor den Schlichter für den Hafen San Francisco gebracht wurde. Dieser traf eine für die Hafendarbeiter günstige Entscheidung. Der Zweck der Vereinbarung ist nicht, so sagte er, dass von den Hafendarbeitern verlangt werden kann, auf einem Dock Ladung zu behandeln, wenn dort gestreikt wird, besonders wenn es notwendig wäre, eine Streikpostenlinie zu durchbrechen.

(I.T.F.) Ein Verband von Büroangestellten und Kontrolleuren bei Schiffahrtsbetrieben in San Francis-

In seiner Urteilsbegründung stellte er fest, dass die "Unverletzlichkeit der Streikpostenlinien" bei der Erziehungsarbeit und den Praktiken der amerikanischen Gewerkschaftsbewegung grundlegend ist, was die Hafendarbeitgeber-Verein wusste und hätte wissen sollen.

Französische Hafentarbeiter gegen
Verlängerung der 40-Stundenwoche.

40-Stundenwoche abzuschaffen und auf Grund des Dekrets vom 21. April 1939 eine 45-Stundenwoche einzuführen. Der französische Hafentarbeiter-Verband wehrt sich aber energisch gegen ein solches Ansinnen und er sprach sich in einer am 22. Juni in Paris abgehaltenen Hauptvorstandssitzung gegen die Einführung der 45-Stundenwoche aus, da kein Arbeitermangel herrscht, keine Schiffe auf die Be- oder Entladung warten und durch eine längere Arbeitszeit weder zu erwarten wäre, dass eine grössere Anzahl Schiffe in französische Häfen kommen, noch dass sie eine Erleichterung oder Steigerung der französischen Ausfuhr im Gefolge hätte. Die starke Seite des Hafentarbeiterverbandes ist die, dass er sich auf eine Bestimmung in dem erwähnten Dekret vom April stützen kann, wonach die Einführung der 45-Stundenwoche keine Verringerung der Beschäftigtenzahl nach sich ziehen darf. Und bei den Hafentararbeitern wäre das zweifelsohne der Fall. Aus diesen Gründen werden die französischen Hafentararbeiter alles ins Werk setzen, um die 40-Stundenwoche beizubehalten.

50% Lohnerhöhung für die Hafentararbeiter von Paramaribo (Holländisch-Guyana).

wichtigster Hafen Paramaribo ist, berichtet. Den Hafentararbeitern von Paramaribo jedoch ist es, im Gegensatz zu den meisten anderen Kolonialstaaten, gelungen, eine ziemlich einflussreiche Gewerkschaft aufzubauen. Bei der Gesellschaft "N.V. Gemengd Bedrijf" wurde vor kurzem der Streik erklärt, der nach halbstündiger Dauer zu einem vollen Erfolg führte insofern, als der Stundenlohn um 50 % erhöht wurde. Es darf hierbei jedoch nicht vergessen werden, dass diese Löhne an sich schon äusserst niedrig waren. Für Arbeit bei Tage wird nunmehr 30 Cents pro Stunde -- statt bisher 20 Cents -- gezahlt, für Nachtarbeit 45 Cents (bisher 30). Eine weitere Verbesserung besteht darin, dass Wartezeit zu vergüten ist, z. B. wenn Leute angeworben wurden und sie bis zur Ankunft des Schiffes warten müssen.

Der Vorstand des französischen
Hafentarbeiterverbandes wendet
sich gegen Weintransporte mit
Tankschiffen.

sprochen. Nachstehend einige Zeilen der hierzu angenommenen Entschliessung:

- "Die Hafentararbeiter sind nicht gegen den Fortschritt der Technik, wenn er Hand in Hand mit dem sozialen Fortschritt geht;
- die Arbeitslosigkeit ist in allen Häfen viel zu gross, sodass sie bei Heranziehung von Tankschiffen zum Weintransport noch viel mehr verschärft würde;
- die Inbetriebnahme von Tankschiffen trägt nicht zur Wahrung des Allgemeininteresses bei; ausschliesslich eine Finanzoligarchie zieht daraus Nutzen;
- die Hafentararbeiter fordern vollkommene Einstellung des Weintransportes mittels Tankschiffen."

Einführung einer Ausweiskarte für
die französischen Hafentararbeiter.

anlagen geregelt und vor allem eine Ausweiskarte für die Hafentararbeiter eingeführt wird. Danach muss jede Person, welche zu Zwecken des Betriebes die Hafenanlagen betreten will, mit einer vom Hafendirektor oder dem Oberingenieur im Hafendienst gezeichneten schriftlichen Ermächtigung versehen sein.

Die Hafentararbeiter und alle vorübergehend im Betrieb beschäftigten Arbeiter müssen eine von den gleichen Behörden ausgestellte Ausweiskarte bei sich tragen, die ein Jahr oder 6 Monate gilt, streng persönlich ist und bei einem schweren Veratass entzogen werden kann.

(I.T.F.) Die französischen Hafentararbeitgeber versuchen, die zurzeit in den französischen Häfen gültige

(I.T.F.) Wir haben bereits über den äusserst niedrigen Lebensstandard in der holländischen Kolonie Surinam (Holländisch-Guyana), deren

(I.T.F.) In seiner Sitzung vom 22. Juni hat sich der Hauptvortrag der französischen Hafentarbeitergewerkschaft erneut gegen den Transport von Wein mit Tankschiffen ausge-

(I.T.F.) Im französischen Amtsblatt wurde ein Erlass veröffentlicht, durch den der Zugang zu den Hafentar-

Diese Karten werden innerhalb einer Frist von einem Monat den Arbeitern, welche bei den Kassen für Familienzulagen und bezahlte Ferien Mitglied sind, ausgestellt, darnach auch, je nach der Nachfrage nach Arbeitskräften, auch anderen Arbeitern nach Hinzuziehung einer paritätischen Kommission.

Nur die ausländischen Arbeiter, die regelmässige Arbeitserlaubnis in Frankreich haben, können in den Genuss der Ausweiskarte gelangen.

Diese Frage ist auch im Hauptvorstand des Hafnarbeiterverbandes besprochen worden.

Die Mitglieder hatten hinsichtlich der künftigen Verwendung der Hafnarbeiter-Ausweiskarte Bedenken; einige machten Anspielungen auf die Verwendung der Karten seitens der Unternehmer im Falle eines Konfliktes.

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

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

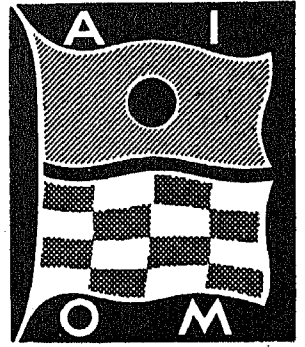
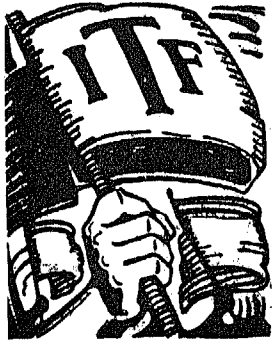
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

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
Antwerpen, den 3. Juli 1939

Walfang-Konferenz in Amsterdam, Dienstag, 27. Juni 1939

(I.T.F.) Am Dienstag, den 27. Juni d. J., fand in Amsterdam unter Leitung der I.T.F. eine Sitzung statt, an der die Kollegen Geo Reed und C. Jarman als Vertreter des englischen Seemannsverbandes, Ingv. Haugen und Th. Sönsteby als Vertreter des norwegischen Seemannsverbandes, O. Skjervoll, als Vertreter des norwegischen Steuermannverbandes, J. Marchbank, 2. Vorsitzender der I.T.F. und J. H. Oldenbroek, Sekretär der Seemanns-Sektion der I.T.F. teilnahmen.

Den Vorsitz führte J. Marchbank, 2. Vorsitzender der I.T.F.

In der Vormittagssitzung wurden die vorigjährigen Verhandlungen im Walfang diskutiert. Beschlossen wurde, die gemeinsamen Verhandlungen fortzusetzen und in Zukunft den Reedern, wenn es sich um die Annahme eines Vertrages, bzw. Vertragsentwurfes handelt, gemeinsam zu antworten. Ferner wurde beschlossen, die am 1. September d. J. ablaufenden Verträge zu kündigen und auf alsbaldige Einleitung von Verhandlungen zu drängen.

Die Vertragsänderungen, welche die verschiedenen Verbände wünschen, sollen dem Sekretariat der I.T.F., das auch weiterhin als Verbindungsstelle fungieren wird, eingesandt werden.

Norwegische Stewards in den Offiziersrang erhoben.

werden. Eine interessante Änderung ist die, durch welche der Steward in den gleichen Rang wie die Decks- und Maschinenoffiziere versetzt wird. Daher ist er künftig nicht mehr als zu den Mannschaften gehörig anzusehen.

(I.T.F.) Das norwegische Seemannsgesetz erfuhr einige Änderungen, die am 1. Oktober d. J. in Kraft treten.

In Norwegen wird keine Doppel- funktion als Pumpenwärter und Vollmatrose zugleich mehr anerkannt.

schriften ein als Pumpenwärter und Vollmatrose angemusterter Seemann nicht als Vollmatrose, sondern als überzähliger Decksmatrose anzusehen ist.

(I.T.F.) Nach einer Intervention beim norwegischen Seemannsverband hat das Norwegische Schiffsamt beschlossen, dass zu Zwecken der Durchführung der Bemannungs-

Ende des nordamerikanischen Tanker-Streiks.

war nicht erfolgreich, da auf den Schiffen zu viele Streikbrecher mitführen. Um die Bildung eines (gelben) Werkvereins, wie von der Standard Oil Company angestrebt, zu verhüten, beschloss der Seemannsverband (National Maritime Union -- C.I.O.), den Arbeitern die Wiederaufnahme der Arbeit zu empfehlen, worauf die Mitglieder eingingen. Der Verband erklärt jedoch, dass die Boykottaktion, welche über die Petroleumfirmen verhängt wurde, solange energisch fortgesetzt wird, bis alle gewerkschaftlich organisierte Besatzungen, die unter den Kollektivvertrag fallen, wieder auf die Schiffe der Gesellschaft geholt worden sind.

(I.T.F.) Nach über 8wöchiger Dauer wurde am 12. Juni der amerikanische Tanker-Streik aufgehoben. Der Streik

Amerikanischer Seemannsstreik
am Atlantischen Ozean vorbei.

erklärten Streik wurden alle längs der Atlantischen Küste und nach Bermuda fahrenden Ost-Linienschiffe aufgehalten. In den Streik waren 5 000 Seeleute verwickelt. Wenngleich die Streikenden keine wesentlichen Lohnerhöhungen durchsetzen konnten, so erreichten sie doch einen neuen Vertrag, der geringe Verbesserungen in ihren Arbeitsbedingungen vorsieht.

Eine neue Bett- und Bettzeug-
Vereinbarung in Grossbritannien.

betr. Unterhalt der Unterkunftsräume, Betten und Bettzeug der Mannschaften angenommen. Nach dieser Vereinbarung stellen die Reeder in der Auslandsfahrt ihren Mannschaften reine Betten und Bettzeug; Sache der letzteren ist es, Betten und Räume in gutem Zustande zu erhalten.

Regierungsseitige Erhebung über
die Arbeitsbedingungen der Offi-
ziere in der Handelsmarine Nieder-
ländisch-Ostindiens.

grössten Schiffahrtsgesellschaften, die ausschliesslich oder hauptsächlich im Ägäischen Inselmeer Schiffahrt treiben, veröffentlicht.

Die Untersuchung wurde mittels Fragebogen durchgeführt, welche die betreffenden Offiziere auszufüllen hatten, u. z. über die tägliche Arbeits- und Ruhezeit auf See und im Hafen. Auf diese Weise wurden Angaben von 360 Decks- und Maschinenoffizieren, beschäftigt auf 146 Fahrzeugen -- beim Stand vom April 1938 -- zusammengetragen; in diesen Monat fallen 4 Sonntage und 3 offizielle Feiertage. Untenstehende Angaben beziehen sich auf Steuerleute und Maschinisten, für welche der Monat April ein voller regelrechter Arbeitsmonat war.

Das Statistische Amt machte von den erlangten Angaben eine Durchschnittsberechnung, die die Dienst- und Ruhezeiten der Steuerleute und Maschinisten an Sonntagen wie folgt darstellt:

81,94 % und 78,53 % überhaupt keine Sonntagsruhe;
13,06 % und 14,46 % einen Sonntag frei;
4,44 % und 6,27 % zwei Sonntage frei.

Danach hatten

75,55 % und 72,53 % weder an Sonn- noch an Feiertagen frei;
15 % und 17,11 % einen Sonntag und einen Feiertag frei;
8,06 % und 6,27 % zwei Sonntage und zwei Feiertage frei.

Die durchschnittlichen Arbeitstage pro Offizier waren in dem Monat: 29,63 bzw. 29,56, d. i. ein Durchschnitt von 11,40 und 9,44 Stunden Arbeit pro Offizier und pro Tag.

Ferner wurden im Falle der Steuerleute und Maschinisten folgende Durchschnittsprozentsätze pro Tag ermittelt:

7,22 % und 32,05 %: 8 bis 9 Stunden
44,72 % und 56,63 %: 10 bis 11 "
32,72 % und 4,09 %: 12 bis 13 "
12,79 % und 0,96 %: über 13 Stunden.

Die Schlussfolgerung daraus ist, dass im April 1938 keinem Steuermann oder Maschinisten auf Seeschiffen ein freier Tag gewährt wurde. Die Durchschnittsfreizeit betrug pro Offizier ein halber Tag.

Die Organisation der Kapitäne und Steuerleute Niederländisch Ost-Indiens wurde von den Ergebnissen der Untersuchung in Kenntnis gesetzt. Sie machte dazu eine Reihe von Bemerkungen und Kommentaren, deren wichtigste wir nachstehend wiedergeben:

"Zu bemerken ist, dass April 1938, zweifelsohne wegen der 3 Feiertage, ein stark geschäftsloser Monat war und verschiedene Fahrzeuge der Kgl. Paketfahrt-Gesellschaft (K.P.M.) einen vierten Steuermann mitführten, während gewöhnlich nur 3 Steuerleute mitfahren.

In dem Berichte wird betont, dass zwischen "Dienstzeit" und "Arbeitszeit" ein Unterschied gemacht werden muss. Wir möchten aber darauf hinweisen, dass weder das eine noch das andere als "Freizeit" angesehen werden kann.

Aus dem Bericht ist ferner ersichtlich, dass von 315 Steuerleuten bei der "K.P.M." 78 eine durchschnittliche Tagesarbeitszeit von 12 Stunden hatten, 34 eine solche von 13 Stunden, 24: 14 Stunden, 11: 15 Stunden, 5: 16 Stunden und einer: 18 und mehr Stunden. Es steht also zweifelsfrei fest, dass die Arbeitszeit, um solch hohe Durchschnitte zu erreichen, über einen ununterbrochenen Zeitraum von 24 und noch mehr Stunden hinaus ausgedehnt wurde. Es ist nicht ersichtlich, wie man die Ruhezeiten eingeteilt hat, sodass angenommen werden kann, dass die Freizeit nicht hintereinander, sondern durch Seewachen in zwei oder drei Perioden zerstückelt, gegeben wurde.

Wie zu Recht in dem Bericht bemerkt wird, sind in zwei Punkten Verbesserungen dringend notwendig, nämlich Begrenzung der Arbeitszeit und häufige Freizeit.

Im allgemeinen kann eine kürzere Arbeitszeit nur durch eine grössere Bemannungsstufen erreicht werden.

Eine praktische Lösung der Frage einer öfteren Freizeitperiode wäre ein Verbot der Sonntagsarbeit und Einführung des sog. Landgangs. Letztere Methode war jahrelang bei den "Linien-Gesellschaften" in Holland üblich; dazu ist eine Besatzung erfahrener Leute notwendig, welche das Fahrzeug bei seiner Ankunft im Heimatshafen übernehmen. Die grösseren Schiffahrtsgesellschaften in Indien könnten auf jeden Fall ein solches System der "Offiziers-Ablösung" durchführen.

Es ist eine bekannte Tatsache, dass die Sonntagsruhe in den Häfen von Singapore und Penang wegen der von den Behörden für Sonntagsarbeit erhobenen Steuern eingehalten wird. Diese Methode hat sich seit Jahren als wirksam erwiesen; sie ist auch leicht durchführbar.

Die Organisationen sind mehr als bereit, diese Methoden in gemeinsamen Verhandlungen mit der Regierung und den Reedern in Erwägung zu ziehen und sind überzeugt davon, dass eine befriedigende Lösung des schwierigen Problems nur auf diese Weise erzielt werden kann.

Auf Grund einer unoffiziellen Untersuchung, durchgeführt von den Gewerkschaften, machten wir geltend, dass die Bedingungen zu schlecht sind und dass es eine Ausnahme darstellt, wenn einem Offizier an einem Sonntage freigegeben wird. Diese Behauptung hat die Untersuchungs-Kommission seinerzeit nicht akzeptiert, sie wurde aber durch die jetzige Untersuchung bestätigt.

Wir fordern daher, dass die Sonntagsarbeit in Niederländisch-Ostindien auf das notwendige Mindestmass eingeschränkt wird."