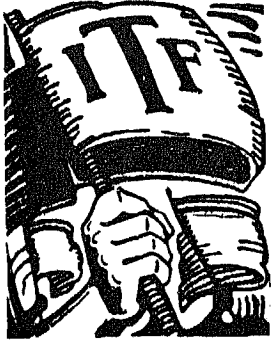


## PRESSEBERICHT



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

Amsterdam,  
den 17. Juli  
1939.

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,  
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE  
SOWIE MONATLICH IN ESPERANTO

Nr. 15.

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

### Bevorstehende Kongresse:

Dänischer Heizerverband, August in Kopenhagen.  
Schwedischer Seeleuteverband, 17. September in Viskadalen.

### EISENBAHNER

Die englischen Eisenbahner leiten neue Verhandlungen ein (ITF) Wie erinnerlich, hat das britische Eisenbahn-Lohngericht im Februar d. j. den grössten Teil der von den Organisationen des Eisenbahnpersonals gestellten Forderungen auf Verbesserung der Löhne und anderer Arbeitsbedingungen abgelehnt. Der britische Eisenbahnerverband hat in seiner Stellungnahme zu dem Spruch des Lohngerichtes diesen abgelehnt und beschlossen, seine Bemühungen zur Erreichung eines Mindestlohnes von 50 sh. pro Woche fortzusetzen. Der Eisenbahnangestelltenverband hat den Spruch zwar angenommen, aber gleichzeitig beschlossen, die Aktion des Eisenbahnerverbandes für die Festsetzung eines Mindestlohnes zu unterstützen. Der Verband des Lokomotivpersonals hat den Spruch des Lohngerichtes abgelehnt und an seinen Forderungen festgehalten.

Die Vorstände der drei Organisationen haben jetzt gemeinsame Schritte bei den Eisenbahngesellschaften unternommen. Die erste Zusammenkunft, die am 30. Juni stattfand, bot den Vertretern die Möglichkeit, von den Forderungen des Personals Kenntnis zu nehmen. Sie erklärten sich bereit, die Frage einer Prüfung zu unterziehen und sobald als möglich den Organisationen den Standpunkt der Gesellschaften bekanntzugeben.

Forderungen des Werkstättenpersonals der englischen Eisenbahnen (ITF) Am 29. Juni hat sich der gemischte Lohnausschuss zu den Forderungen des Werkstättenpersonals der englischen Eisenbahnen auf Lohnerhöhung und andere Verbesserungen der Arbeitsbedingungen geäussert. Er hat sämtliche Forderungen der Arbeiter abgelehnt. Was die geforderte Erhöhung der Stundenlöhne um 2 d anbelangt, war der gemischte Lohnausschuss der Ansicht, dass diese Forderung nicht gerechtfertigt sei und in bezug auf die Forderung auf Festsetzung eines Mindestlohnes von 50 sh. pro Woche meinte der Ausschuss, dass eine solche Massnahme die bisher gültigen Entlohnungsnormen umwerfen und sich auch auf die Akkordsätze auswirken würde. Der Ausschuss hat zwar erwogen, dass den am niedrigsten entlohnten Kategorien eine gewisse Lohnerhöhung zugestimmt werden könnte, war aber der Ansicht, dass der Zeitpunkt für solche Erhöhung nicht geeignet sei und ferner sei die vorgeschlagene Form nicht zweckmässig. Die Forderungen in bezug auf jährliche Ferien, Garantielohn etc. wurden durchweg abgewiesen.

Eine Deputation der französischen Eisenbahner beim Arbeitsminister (ITF) Am 4. Juli ist eine Deputation der französischen Eisenbahner-Föderation vom Minister für öffentliche Arbeiten empfangen worden. Folgende Fragen wurden dabei besprochen; die Lage des Hilfspersonals; Berücksichtigung der mit dem Beruf zusammenhängenden Ausgaben bei der Bemessung der Steuern; zeitweilige Beschäftigung von Eisenbahnern in kriegswichtigen Betrieben; Verbesserung der Fahrvergünstigungen; Abarbeitung von Ferien; Gewährung eines zusätzlichen Ferientages im Jahre 1939 dem gesamten Personal; die Arbeiten des gemischten Ausschusses für die Regelung der Arbeitszeit; die Lage der zum Militärdienst einberufenen Eisenbahner; die Lage der Eisenbahner in

Elsass-Lothringen und bei den Nebenbahngesellschaften.

Der Minister hat der Deputation versichert, dass die Forderungen des Personals sein volles Interesse hat und erklärte, dass einige von ihnen gleich verwirklicht werden könnten, während andere unverzüglich einer sorgfältigen Prüfung unterzogen werden würden.

#### Neue Löhne des Hilfspersonals bei den schwedischen Staatsbahnen

(ITF) Am 1. Juli ist für das Hilfspersonal der schwedischen Staatsbahnen - mit Ausnahme der Werkstätten- und Lagerhausarbeiter, der Bahn- und Oberbauarbeiter und verschiedener Kategorien, für die eigene Verträge bestehen - eine neue Lohnregelung in Kraft getreten.

Der Lohn des männlichen Hilfspersonals im Verwaltungs- oder Betriebsdienst, deren Grad der 5. Lohnklasse entspricht (Bahnhofsarbeiter etc.) beträgt 6,10 bis 8,10 Kronen pro Tag, je nach der Ortsklasse. Die betreffenden Bediensteten müssen das 18. Lebensjahr vollendet haben. Arbeiten sie nicht volle Tage, so wird ihnen ein Stundenlohn von 0,87 bis 1,16 bezahlt, wobei im allgemeinen mindestens 4 Arbeitsstunden pro Tag garantiert werden. Der Tagelohn des männlichen Hilfspersonals mit weniger als 18 Jahren beträgt 5,20 bis 6,90 Kronen, der Stundenlohn 0,74 bis 0,90 Kr. Die besondere Ortszulage für die ausserordentlich kalten Gegenden im gebirgigen Norden des Landes schwankt zwischen 0,30 und 1,- Kr. pro Tag oder zwischen 0,04 und 0,13 Kr. pro Stunde.

Weibliches Hilfspersonal mit 18 Jahren (Wagenwäscherinnen, Hilfsangestellte etc.) bekommt einen Tagelohn von 5,30 bis 7,- Kronen und einen Stundenlohn von 0,77 bis 1,- Kr. Der Tagelohn des weiblichen Hilfspersonals mit weniger als 18 Jahren beträgt 4,55 bis 5,95 und der Stundenlohn 0,65 bis 0,85 Kronen.

#### Die englischen Eisenbahnwerkstätten und die Aufrüstung

(ITF) Auf dem letzten Kongress des englischen Metallarbeiterverbandes (der auch einen Teil der Eisenbahnwerkstättenarbeiter umfasst) wurde der Vorstand beauftragt, die Möglichkeit der Vergebung eines Teils der Rüstungsaufträge des Staates an die Eisenbahnwerkstätten zu untersuchen. Bei der Diskussion wurde darauf hingewiesen, dass in den Eisenbahnwerkstätten schon seit 10 Jahren eine teilweise Arbeitslosigkeit besteht und dass durch die Vergebung solcher Arbeiten an die Eisenbahnwerkstätten den betreffenden Arbeitern grössere Beschäftigung geboten werden könnte.

### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

#### Autobus anstelle der Strassenbahn in Dublin (Irland)

(ITF) In Dublin, der ersten Stadt Europas, in der elektrische Strassenbahn eingeführt wurde - Tatsache, auf die die Einwohner Dublins stolz sind - wird die Strassenbahn allmählich durch den Autobus ersetzt, sodass sie bald von den Strassen der Stadt verschwinden wird. Den Bemühungen der Organisation des Personals ist es zu verdanken, dass diese Veränderung der Betriebsform keine Arbeitslosigkeit unter dem Fahrpersonal zur Folge hatte. Die Strassenbahngesellschaft in Dublin bildet Wagenführer zur Autobuslenkung aus und eine grosse Anzahl dieser Leute tut bereits Dienst in den neuen Wagen. Was die Schaffner betrifft, gibt es auch da keine Schwierigkeiten, obwohl einige gezwungen sind, einen längeren Weg zu ihrer Dienststelle zurückzulegen und andere wieder in den Reservedienst versetzt worden sind.

Für die Werkstättenarbeiter stellt sich die Lage schwieriger dar und eine Anzahl dieser Arbeiter ist überzählig. Die Organisation hat sich aber der Sache angenommen und hat von der Gesellschaft die Zusage bekommen, dass die gekündigten Arbeiter möglichst bald wieder in Dienst gestellt werden, vorausgesetzt, dass sie für die neue Arbeit die notwendige Eignung besitzen. Eine bestimmte Anzahl wurde bereits wieder eingestellt und die Organisation setzt ihre Bemühungen zugunsten der übrigen fort. Die Gesellschaft hat ihrem Personal eine kleine Pension zugebilligt. Zur Behebung augenblicklicher Schwierigkeiten hat sie im Einvernehmen mit der Organisation des Personals beschlossen, die mehr als 60 Jahre alten Wagenführer zu pensionieren und ihnen bis zur Erreichung des 65. Lebensjahres, wo sie Anspruch auf volle Pension haben, einen Betrag von 35 sh. pro Woche zu zahlen.

#### Eine Verbesserung in Londoner Verkehrsbetrieben

(ITF) Zwischen dem Londoner Verkehrsamt und der Organisation des Personals ist eine Vereinbarung getroffen worden, wonach Verwaltungsbeamte und Kontrollbeamte in den Remisen der Strassenbahnen und Trolleybusse für die Arbeit an Bankfeiertagen und an Tagen

mit besonders langem Dienst eine besondere Zulage bekommen.

Das Kartell der Organisationen des Personals in öffentlichen Diensten des Pariser Gebietes gegen das Lohnmemorandum des Präfektes

dem Departementsrat unterbreitete Memorandum Einspruch zu erheben. In diesem Memorandum werden zu der geplanten Lohnerhöhung um 5% - mit einem jährlichen Minimum von 1200 Fr. - gewisse Vorbehalte gemacht, weil gewisse Kategorien bereits im Jahre 1937 Lohnerhöhung erhalten hätten. Er schlägt auch vor, dass die Gewährung der Lohnerhöhung an gewisse Bedingungen gebunden werden sollte, die die erworbenen Rechte des Personals schwer antasten würden.

Das Kartell richtete gleichzeitig an alle Mitglieder der Gemeinderäte und des Departementsrats ein Schreiben, worin der Standpunkt des Personals auseinandergesetzt wird, sie aufgerufen werden, Anträge, durch die gewisse Vorteile des Personals öffentlicher Dienste angetastet werden, während die Gewinne der Gesellschaften steigen, abzulehnen und folglich ohne jede Einschränkung für die Erhöhung der Löhne und Pensionen um 5% mit einem jährlichen Minimum von 1200 Fr. bei Löhnen und 720 Fr. bei Pensionen zu stimmen.

Eine Tagung der Organisationen des Personals öffentlicher Dienste in Frankreich

(ITF) Am 17. Juni ist in Paris eine Konferenz der Vertreter aller Organisationen des Personals öffentlicher Dienste (darunter der kommunalen Verkehrsbetriebe u.dgl.) abgehalten worden. Die Konferenz, an der mehr als 1000 Vertreter von etwa 1500 örtlichen und departementalen Verbänden teilgenommen haben, sprach ihre völlige Zustimmung mit der Aktion des französischen Gewerkschaftsbundes gegen die sozialreaktionäre Politik der Regierung aus.

Nach Anhörung von Referaten der Sekretäre von drei Organisationen - darunter war Genosse Jaccoud, Generalsekretär der französischen Transportarbeiter-Föderation, der über die Lage der konzessionierten Verkehrsbetriebe sprach - hat die Konferenz eine lange Resolution angenommen, worin die verschiedenen Kategorien des öffentlichen Personals betreffenden Fragen ausführlich behandelt werden. Die Behörden werden darin aufmerksam gemacht, dass das ganze Personal öffentlicher Dienste entschlossen ist, seine erworbenen Rechte zu verteidigen und sich jeder Antastung der Festigkeit der Anstellung und der Kranken- und Pensionsversicherung zu widersetzen. Ferner wird darin gesagt, dass die Gesamtheit des Personals öffentlicher Dienste alles daransetzen wird, um die Aufhebung der sozialreaktionären Verordnungen zu erwirken und die Interessen des Personals öffentlicher Dienste zu wahren.

Neuregelung der Löhne für die Pariser Chauffeure und Beifahrer auf Wein- und Spirituosen-Lieferwagen.

(ITF) Dieser Tage wurde den Pariser Chauffeuren und Beifahrern auf Wein-Spirituosen-Lieferwagen eine Erhöhung des Grundlohnes vom Jahre 1936 um 6,5% zugesprochen. Dies hat zu bedeuten, dass mit Wirkung vom 12. Juni 1939 ab die Löhne in diesem Verkehrszweig eine Steigerung erfuhren, die zwischen 3,8 und 5% schwankt.

Protestversammlung der Pariser Kraftdroschkenführer

(ITF) Am Freitag, den 7. Juli kamen die Pariser Kraftdroschkenführer zu einer Protestversammlung zusammen. Sie hatten sich bei der Versammlungseröffnung recht spärlich eingefunden; es stellte sich dann heraus, dass die Polizei durch Absperrungsmassnahmen auf dem rechten Seineufer versucht hatte, die Chauffeure am Versammlungsbesuch zu hindern. Dies wird als eine gefährliche Provokation der Chauffeure angesehen, die in der Vergangenheit vielfach ihren Kampfesmut und ihren Drang nach Unabhängigkeit an den Tag gelegt haben. Es ging hauptsächlich um die Situation, wie sie nach Kündigung des Kollektivvertrages für die Mietwagenchauffeure zweiter Klasse, der drei Jahre hindurch Gültigkeit hatte, entstanden ist. Die Vorschläge der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zwecks Verbesserung der Verhältnisse im Kraftdroschkengewerbe stehen im krassen Gegensatz zueinander; die der Arbeitgeber gehen nur auf eine Steigerung ihres Profits aus. Beschlossen wurde, sofort eine Abordnung zum Arbeitsministerium zu entsenden, um dort die Lage der Arbeiter auseinanderzusetzen und wegen der Verletzung der Versammlungsfreiheit durch die Polizei zu protestieren.

In einer einmütigen von der Versammlung angenommenen Entschliessung wird gegen die von den Kraftdroschkenbetrieben auf die Behörden und die Chauffeure ausgeübte Erpressung protestiert; man versucht auf diese Weise, Massnahmen aufzuerlegen, die den Interessen der Chauffeure, der Benutzer und des Pariser Publikums zuwiderlaufen. Sie spricht sich unter Hinweis auf die nachteiligen Folgen gegen die Tariferhöhung, eine Arbeitszeitverlängerung und eine Einschränkung der im Verkehr befindlichen Wagenzahl aus. Schliesslich wird der Vorstand des Kraftfahrerverbandes ermächtigt, weiter im Interesse seiner Mitglieder mit der Gemeindeverwaltung, der Präfektur und dem Arbeitsministerium zu verhandeln.

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

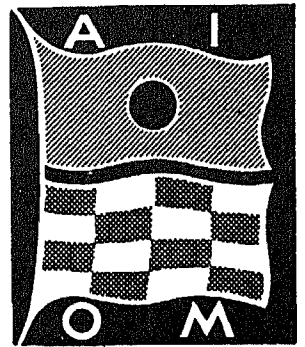
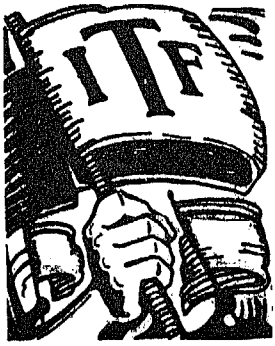
INTERNATIONALEN  
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

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 17. Juli 1939  
Antwerpen

DER ELFTE KONGRESS DES INTERNATIONALEN BUNDES DER SCHIFFSOFFIZIERE  
wird am 8., 9. und 10. August in Oslo abgehalten werden.

Neuer Kollektivvertrag für die  
holländischen Seeleute in Rotterdam

(ITF) Nach langwierigen Verhandlungen ist auch für die holländischen Seeleute, die von Rotterdam

aus fahren, ein Kollektivvertrag abgeschlossen worden. Im Vergleich mit dem Kollektivvertrag, der vor einiger Zeit in Amsterdam abgeschlossen wurde und dessen Arbeitsbedingungen auch für den Rotterdamer Lloyd gelten (siehe Pressebericht vom 22. Mai Seite 70), ist der Kollektivvertrag für Rotterdam in einigen Punkten ungünstiger.

Das höchste Lebensalter für Leichtmatrosen ist auf 25 Jahre festgesetzt worden, wobei 5 Jahre Fahrzeit notwendig sind.

Die Arbeitszeit des Deckspersonals, das auf See Wache an Bord von Schiffen mit mehr als 3000 BRT geht, ist von 72 auf 68 Stunden pro Woche verkürzt worden. Auf Schiffe von 3000 bis 4000 BRT in der wilden Fahrt bleibt aber die Arbeitszeit 72 Stunden. Die Arbeitszeit der im Tagdienst eingeteilten Seeleute ist von 10 auf 9 Stunden pro Tag verkürzt worden.

Die Donkeymänner und Oeler arbeiten acht Stunden pro Tag (zwei Wachen). Daneben können sie für unvorhergesehene notwendige Arbeiten zur Leistung von sechs unbezahlten Ueberstunden pro Woche angehalten werden.

Die Heuerbestimmungen sind dieselben wie in Amsterdam.

Die obligatorische ununterbrochene Ruhezeit des Bedienungspersonals in der Frachtschiffahrt ist von 8 auf 9 Stunden verlängert worden. Nach Ablauf der Fahrt bekommt das Bedienungspersonal nach 2 Uhr frei.

Bei der Holland-Amerikalinie ist die ununterbrochene Ruhezeit des Bedienungspersonals auf 8 Stunden verlängert worden. Der Tagelohn für Arbeiten an Bord zwischen zwei Fahrten beträgt jetzt mindestens Hfl. 4,-. Bei derselben Gesellschaft wird dem Bedienungspersonal bei Erkrankung 80% des Tagelohns bezahlt.

Bei anderen Linien bekommt das Bedienungspersonal bei Erkrankung 80% von 150% der Heuer im Höchstbetrag von Hfl. 100 pro Monat.

Der neue Kollektivvertrag ist am 1. Juli in Kraft getreten.

Änderungen des norwegischen  
Seemannsgesetzes

(ITF) Am 1. Oktober 1939 werden die neuen Bestimmungen des norwegischen Seemannsgesetzes in Kraft treten. Die wichtigste Verbesserung ist, dass zu dem Gesetz ein neuer Artikel über die Rückreise hinzugefügt worden ist. Darin wird bestimmt, dass einem Seemann 2/3 der Rückreisekosten vergütet werden; 1/3 trägt der Staat und 1/3 der Reeder. Als Bedingung wird gestellt, dass der Seemann mindestens zwei Jahre ununterbrochen im Dienst des Reeder stehen muss und dass er im Laufe des letzten Jahres keine Gelegenheit hatte, in einem norwegi-

Der neue Kollektivvertrag ist am 1. Juli in Kraft getreten.

schen Hafen abzumustern. Mustert er in einem aussereuropäischen Hafen ab, der nicht am Mittelländischen Meer oder am Schwarzen Meer, oder an der Ostküste der Vereinigten Staaten von Amerika oder in Kanada liegt, dann muss seine Dienstzeit drei Jahre betragen haben.

Auf Grund dieses Gesetzes sind die Stewards jetzt gesetzlich mit Steuerleuten und Maschinisten, also mit Offizieren, gleichgestellt. Die Kündigungsfrist wurde auf mindestens 7 Tage festgesetzt worden, was sowohl für die Reeder als für die Seeleute gilt.

Schliesslich hat der Seemann jetzt auf Grund der angenommenen Aenderungen Anspruch auf Heuer für die Zeit, in der er wegen Erkrankung seinen Dienst nicht versehen kann; doch höchstens zwei Monate für Steuerleute, Maschinisten und Stewards und einen Monat für die übrige Bemannung. Früher war dafür, ob ein Seemann in diesem Fall Heuer verlangen konnte, der Inhalt des Kollektivvertrages massgebend.



Beilagen:

Aus den Organisationen, Nr. 14.

Redaktionelle Beilage, Strassenverkehr Nr. 3.