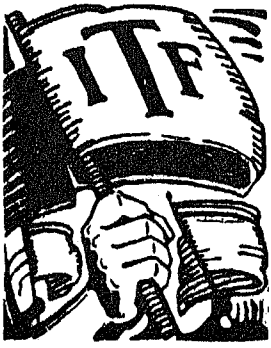


## PRESSEBERICHT



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM  
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 6  
 FERNSPRECHER 80186

No. 17  
 Amsterdam,  
 den 14.  
 August 1939

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

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

KONGRESSE

Dänischer Heizerverband, 21. und 22. August, Kopenhagen.  
 Kanadischer Eisenbahnerverband, 11. September, Ottawa.  
 Schwedischer Seeleuterverband, 17. September, Viskadalen.

EISENBAHNER

Die schwedischen Eisenbahner  
 kündigen ihre Verträge bei  
 den Privatbahnen.

(I.T.F.) Am 30. September d. J.  
 laufen die Kollektivverträge, welche  
 die Lohnbedingungen bei den schwe-  
 dischen Privatbahnen regeln, ab.

Zur Erlangung einer Lohnerhöhung haben der schwedische Eisenbahnerver-  
 band und der Verband des Lokomotivpersonals beschlossen, diese Verträge  
 nicht mehr automatisch verlängern zu lassen, sondern sie zu kündigen.  
 Die Aussichten sind gut, denn vor kurzem erfuhren die Löhne bei den  
 Staatsbahnen eine Aufbesserung um ca. 7,5 %.

Gegen die schweizerischen Staats-  
 beamten wird eine Attacke geritten.

(I.T.F.) In der Deflationszeit  
 haben sich die schweizerischen  
 Eisenbahner mitsamt allen Staats-  
 ihrer Einkommen gefallen lassen

beamten eine allmähliche Schmälerung  
 müssen, die insgesamt 15 % ausmachte.

1938 konnten die ersten Früchte der Anstrengungen, die unternommen  
 wurden, um die ehemaligen Einkommenssätze wieder zu erlangen, geerntet  
 werden. Der Abbau wurde auf 13 % reduziert. Die gewerkschaftlichen Orga-  
 nisationen waren unermüdlich bemüht, um vom verlorenen Gebiet noch mehr  
 zurückzugewinnen. Schliesslich trafen die Bundesverwaltungen eine Ver-  
 einbarung, wodurch die Kürzung auf 10% ermässigt werden sollte, für die  
 unteren Gruppen hat man jedoch ein günstigeres Durchführungsverfahren  
 angewandt, sodass der durchschnittliche Abbausatz 5,9 % ausmachte. Ge-  
 nannte Vereinbarung sah auch Sanierungsmassnahmen bei den Pensionskassen  
 vor, zu welchem Zwecke das Personal in einen zusätzlichen Abzug von 1 %  
 willigte unter der Voraussetzung, dass die fälligen und laufenden Pen-  
 sionen keine Schmälerung erfahren.

Dieser Kompromiss wurde dem Parlament unterbreitet und die beiden  
 Kammern stimmten ihm, bei einer Gegenstimme, zu.

Die schweizerische Demokratie will, dass jeder Parlamentsbeschluss  
 vom Volke angefochten werden kann. Die reaktionären Finanzleute und die  
 Industriellen haben einen Agenten gefunden -- mit Geld kann man sich für  
 jede schmutzige politische Arbeit die nötige Mithilfe beschaffen!--, der  
 bereit ist, einen offiziellen Aufruf zu lancieren gegen das Gesetz,  
 welches die Vereinbarung zwischen den Bundesverwaltungen, wozu auch die  
 Bundesbahnverwaltung gehört, und den gewerkschaftlichen Organisationen,  
 sanktioniert. Da es genügt, an Neid und Eifersucht der Opfer einer nicht  
 enden wollenden Krise zu appellieren, dürfte es dem Agenten der Sozial-  
 reaktion, insgeheim unterstützt von der Hochfinanz und dem Grossunter-  
 nehmertum gelingen, vor dem 26. September die erforderlichen 30 000  
 Unterschriften zusammenzubringen.

Die schweizerischen Eisenbahner und ihre Kollegen in den Bundesver-  
 waltungen vertrauen indes auf den guten Menschenverstand ihrer Mitbürger,  
 von denen sie ohne weiteres die Gutheissung des Parlamentsbeschlusses  
 erwarten.

Entschädigung der in Kanada von der Rationalisierung betroffenen Eisenbahner.

"Canadian National Railway" (Staatsbahn). Durch ein Gesetz aus dem Jahre 1933 wurde der Konkurrenz, die die beiden Bahnbetriebe an gewissen Stellen einander machten, ein Ziel gesetzt und die beiden Verwaltungen sind gezwungen, Einsparungen zu machen, die durch ihre Zusammenarbeit möglich werden. Seit einiger Zeit hat man die Zusammenlegung der beiden Betriebe in Aussicht genommen.

Die Sparmassnahmen haben sich meist durch Personaleinschränkung ausgewirkt. Die Eisenbahnerorganisationen kämpfen seit sechs Jahren dafür, dass die Opfer dieser Massnahmen, entlassene Arbeiter und Angestellte, entschädigt werden. Das war jedoch ein eitles Beginnen, bis sie schliesslich den Beschluss fassten, sich mit aller Gewalt einer Verschmelzung der Unternehmen zu widersetzen, denn man befürchtete für diesen Fall weitere Entlassungen.

Dieser Beschluss ist nunmehr gegenstandslos geworden. Nach Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium und den beiden Verwaltungen erfuhr das Gesetz von 1933 eine Aenderung dahin, dass die entlassenen Privatbahner und die, die infolge der Sparmassnahmen sonstwie benachteiligt worden sind, künftig entschädigt werden. Durch das neue Gesetz werden die Bahnen gezwungen, die älteren Angestellten im Dienste zu behalten. Ein Entlassener, der 15 Dienstjahre hinter sich hat, erhält für die Dauer von 5 Jahren 60% seines Gehaltes weiterbezahlt; diese Entschädigung wird, je nachdem die Anzahl Dienstjahre niedriger ist, geringer. Den versetzten Angestellten werden die Umzugskosten vergütet.

Alle Entschädigungsansprüche werden schiedsgerichtlich erledigt. Die Schiedsrichter sind ein Vertreter des Bahnbetriebes und ein solcher der Gewerkschaft, die den Kollektivvertrag, unter welchen der Angestellte fällt, unterzeichnet hat. Können sich diese beiden Richter nicht einigen, so wird vom Minister ein dritter Schiedsrichter ernannt. Der Rechtsstreit wird dann durch die Mehrheit dieses Dreier-Kollegiums entschieden.

Das Gesetz ist nicht rückwirkend. Nach einer ersten Ablehnung haben die gewerkschaftlichen Organisationen nicht mehr länger auf ihrer Forderung, dem Gesetz rückwirkende Kraft zu verleihen, bestanden, aus Furcht, es werde überhaupt abgelehnt.

Neue Arbeitsbedingungen jugoslawischer Eisenbahnarbeiter.

(I.T.F.) Die Arbeitsbedingungen der jugoslawischen Eisenbahnarbeiter werden durch ein sog. Arbeiterregulativ geregelt, das von der Regierung einseitig erlassen und von Zeit zu Zeit erneuert wird. Am 12. August ist ein neues Regulativ für Eisenbahnarbeiter in Kraft getreten, das im Vergleich zum bisher geltenden verschiedene Verschlechterungen enthält.

Im bisherigen Regulativ war festgelegt, dass alle Arbeiter nach einer Beschäftigung von drei Jahren feste Anstellung erlangen. Diese Bestimmung ist in dem Sinne abgeändert worden, dass über die Festanstellung praktisch die Eisenbahnverwaltung entscheidet. Die Anzahl Dienstjahre, die zur Erlangung der Pensionsansprüche notwendig ist, wurde verlängert, während die Beiträge zur Pensionskasse teilweise erhöht worden sind. Ferner wird nicht mehr die volle Beschäftigung an allen Wochentagen garantiert, wie es bisher der Fall war. Die Tagelöhne sind höher als die im bisherigen Regulativ festgelegten und betragen jetzt: für qualifizierte Arbeiter 28,60 bis 63,80 Dinar, je nach dem Dienstalter (bisher 26.- bis 58.-); halbqualifizierte Arbeiter 25,30 bis 42,90 Dinar (bisher 23.- bis 39.-); Hilfsarbeiter 22,- bis 36,30 Dinar (bisher 20.- bis 33.-). Die Höchstlöhne werden nach 36 Dienstjahren erreicht. Es handelt sich um Grundlöhne, zu denen noch eine Ortszulage kommt, die bei qualifizierten Arbeitern bis zu 50%, bei halbqualifizierten bis zu 40% und bei Hilfsarbeitern bis zu 30% des Grundlohnes beträgt.

Die Arbeitszeit beträgt wie bisher 8 Stunden pro Tag; Ueberstunden werden mit einem Zuschlag von 50% vergütet. Ferien bekommen nur festangestellte Arbeiter (wie bisher), und zwar bis zu 10 Dienstjahren 10 Tage, bis zu 20 Dienstjahren 15 Tage und bei mehr als 20 Dienstjahren 20 Tage. Doch können Arbeiter in ihren Ferienrechten beschnitten werden, da die Festanstellung jetzt in weitgehendem Masse vom Gutdünken der Verwaltung abhängt.

Die jugoslawischen Eisenbahnarbeiter sind über das Arbeiterregulativ schwer enttäuscht, da sie eher eine Verbesserung als eine Verschlechterung ihrer Lage erwarteten. Es geht darum unter ihnen jetzt ein Ruf nach Gründung einer starken Organisation der Eisenbahnarbeiter, die die Interessen dieser Arbeiter wahren könnte.

Die französischen Eisenbahner fordern Lohnerhöhung.

(I.T.F.) Eine der wirtschafts- und finanzpolitischen Folgen der französischen Regierungen, die in den

letzten Jahren einander abgelöst haben, war eine Aenderung des Geldwertes und der Preise, sodass die Lebenshaltungskosten gestiegen sind. Statt die Löhne und Gehälter der neuen wirtschaftlichen Lage anzupassen, haben die französischen Eisenbahner feste Zulagen, Teuerungszulagen genannt, eingeführt.

Die französischen Eisenbahner sind der Auffassung, dass der Augenblick gekommen ist, damit aufzuräumen, die Zulagen dem regelrechten Entschädigungssätzen einzugliedern und diese den neuen Verhältnissen anzupassen.

Der Generaldirektor der französischen Nationalen Eisenbahn-Gesellschaft erklärte jedoch, er sei nicht befugt, eine derartige Forderung entgegenzunehmen, worauf sich der französische Eisenbahnerverband an das Ministerium für Öffentliche Arbeiten wandte mit der Mitteilung, seine Mitglieder forderten eine allgemeine Erhöhung der Löhne.

15 000 englische Eisenbahner erhalten eine Abschlagszahlung.

(I.T.F.) Das für das eigentliche Personal im Eisenbahndienst eingeleitete Schlichtungsverfahren und

der Schiedsgerichtsstreit für das Eisenbahnwerkstättenpersonal führte zu ganz negativen Resultaten: alle Lohnaufbesserungsforderungen wurden abgelehnt.

Die englischen Eisenbahner haben darauf sofort erklärt, dass diese Sprüche nicht das letzte Wort in dem Streit seien, den sie mit den mächtigen Gesellschaften zu führen haben. Am 30. Juni mussten die vier grossen Gesellschaften erneut Verhandlungen mit den Gewerkschaftsvertretern aufnehmen. Am 28. Juli machten erstere ihre erste Konzession. Ab 29. Juli erhalten alle niedrigeren Personalkategorien einen Mindestsatz von 45 s pro Woche. In den Werkstätten erhalten die Arbeiter mit einem Einkommen von unter 45 s. auch dieses Minimum, die bisherigen Einkommen in Höhe von 45 s. erfahren eine Steigerung um 6 pence. So gelangen 15 000 Mann in den Genuss einer zwischen 6 pence und 4 shilling wöchentlich schwankenden Lohnaufbesserung.

Durch dieses Zugeständnis wird aber der Streit, die Folge der gestellten Forderungen, nicht aus der Welt geschafft. Der Vorstand des Eisenbahnerverbandes hat beschlossen, zum 11. August einen ausserordentlichen Verbandstag einzuberufen, der über die weitere Ausführung der Entschliessung betreffend den Mindesteinkommenssatz von 50 s. wöchentlich Beschluss fassen soll. Der Verband des Lokomotivpersonals, der seine besonderen Forderungen nicht gerade derjenigen auf ein Minimum von 50 s. unterstellt hat, konferiert ebenfalls. Mit kurzem, aber warmem Beifall wurde die öffentliche Erklärung entgegengenommen, dass man erwäge, zum Streikmittel zu greifen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Die Bewegung des Personals in den Pariser öffentlichen Verkehrsbetrieben.

(I.T.F.) Das Gewerkschaftskartell des Personals der öffentlichen Betriebe von Paris und Umgebung hat zum 5. August eine Konferenz der

Gewerkschaftsfunktionäre aller beteiligten Föderationen, hauptsächlich der französischen Transportarbeiter-Föderation einberufen bei welcher das öffentliche Personal, auch das bei der Untergrundbahn, organisiert ist. Die Versammlung, der eine grosse Anzahl Delegierte, ca. 125000 Arbeitnehmer von Paris und dem Seine-Departement beiwohnten, hat in einer Entschliessung erklärt, dass sich das Personal in den öffentlichen Verkehrsbetrieben von Paris und Umgebung energisch gegen die Gehaltsstufen, die Vorrückungsmöglichkeiten, das Disziplinarverfahren und die Regelung betr. Unterstützung im Krankheitsfalle gefährdenden Massnahmen zur Wehr setzen werde. Weiter wird erklärt, dass die die öffentlichen Betriebe führenden Gesellschaften durch die Regierungsmassnahmen nicht im geringsten in ihren Gewinnen beschnitten würden. Dann ergeht ein Appell an die öffentliche Meinung, die vom Gewerkschaftskartell eingeleitete Bewegung zu unterstützen, die bezweckt: eine monatliche Aufbesserung von 100 Fr. für die unteren Personalgruppen, eine Pensionszulage für das pensionierte Personal, Erhaltung der erworbenen Rechtslage, einschliesslich Personalstatut und restlose Beibehaltung der Gleichstellung der Betriebe, die an die direkt von den Behörden verwalteten Betriebe abgetreten wurden.

Das Kartell hat, sofern sich dies als notwendig erweisen sollte, andere Kampfmassnahmen in Aussicht genommen und beantragte ferner beim Ministerpräsidenten eine Aussprache.

(S. für weitere Einzelheiten No. 15, vom 17. Juli, Seite 96).

Den Strassenbahnern der Stadt Strassburg (Frankreich) stehen Entlassungen bevor.

(I.T.F.) Eine Strassburger Strassenbahnpersonalversammlung hatte sich, Ende Juli, mit zwei schwerwiegenden Fragen zu befassen: mit dem Beschlusse

der Gesellschaft, 81 junge Leute wegen Einführung der 45-Stundenwoche zu entlassen und mit der Ablehnung einer durch die Steigerung der Lebenshaltungskosten begründeten Forderung auf Neuregelung der Löhne durch den obersten Schiedsrichter.

Die Versammlung beschloss, alles daranzusetzen, um zu verhindern, dass diese 81 Kollegen entlassen werden und die Einwohner von Strassburg und Umgebung über den wahren Sachverhalt aufzuklären. Es gelangte eine Resolution zur Annahme, in welcher auf einer Neuregelung der Löhne bestanden wird unter Hinweis darauf, dass die Kosten für den Lebensunterhalt um 9 % gestiegen sind, während man dem Strassenbahnpersonal eine Anpassung der Löhne verweigert; schliesslich wird darin gegen die in Aussicht genommenen Entlassungen Einspruch erhoben.

Ein Wahlsieg freigewerkschaftlicher Strassenbahner in Laibach (Jugoslawien).

(I.T.F.) Am 21. Juli haben bei den Strassenbahnen in Laibach (Jugoslawien) Betriebsratswahlen stattgefunden. Die freigewerkschaftliche

Liste erhielt 172 Stimmen und 5 Mandate, während die Liste der von der Regierung geförderten Gewerkschaftszentrale nur 48 Stimmen und 1 Mandat erreichen konnte. Dieser Erfolg ist umso bemerkenswerter, da die Regierungsgewerkschaft alles daran gesetzt hat, die Position der freien Gewerkschaft zu untergraben. Die letzten Wahlen fanden nämlich im Mai d. J. statt, dabei entfielen auf die freigewerkschaftliche Liste nur 160 Stimmen. Die gegnerische Organisation hat auf neue Wahlen gedrängt, doch die Wahlen hatten ein anderes Ergebnis als sie erwartete.

Eine Bewegung des Strassenbahnpersonals von La Plata (Argentinien).

(I.T.F.) Bekanntlich ist das öffentliche Verkehrspersonal von La Plata seit langem dabei, eine Verbesserung

seiner Arbeitsbedingungen durchzusetzen. Die Gewerkschaft (zum Verband des argentinischen Strassenbahnpersonals gehörig, auch Mitglied der I.T.F.) stösst aber auf hartnäckigen Widerstand der Gesellschaften, die zu keinem Zugeständnis bereit sind.

Ende Juni hat der Vertreter des Provinzgouverneurs eine Abordnung der Gewerkschaft empfangen, die ihm auseinandersetzte, dass die Unzufriedenheit unter dem Personal wegen der Halsstarrigkeit der Gesellschaften und der verteuerten Lebenshaltung, welche die Arbeiterfamilien in die schwierigste Lage bringen, ständig wächst.

Eine Personalversammlung, abgehalten am 6. Juli, beriet sich über die Massnahmen, die ergriffen werden sollen, um der jetzigen Situation ein Ende zu machen. Zunächst dachte man an die Möglichkeit periodischer Streiks von halbstündiger Dauer, schliesslich beschloss aber die Versammlung, am 24. Juli einen 24stündigen Streik zu erklären und am 15. Juli eine grosse Versammlung einzuberufen, um vor aller Öffentlichkeit die berechtigten Forderungen der Arbeitnehmer klarzustellen.

Der Konflikt im Pariser Kraftdroschkengewerbe

(I.T.F.) Am 19. Juli kündigte die Arbeitgebervereinigung der kleinen Wagenvermieter den Kollektivvertrag für das Pariser

Kraftdroschkengewerbe. Diese Kündigung erfolgte auf Veranlassung der grossen Gesellschaften. Es hat den Anschein, als wollten die Arbeitgeber den Chauffeuren der kleinen Wagenvermieter und dann der grossen Gesellschaften neue Arbeitsbedingungen auferlegen.

Die beiden Arbeitgeberverbände haben daher einen neuen "Vertrag" ausgearbeitet, den sie den Chauffeuren aufzwingen wollen und der für die Kraftdroschkenführer eine empfindliche Einkommensverminderung mit sich brächte. Zunächst sieht dieser "Vertrag" eine Aufhebung des festen Lohnanteils vor; sodann Festsetzung des Prozentanteils an den Einnahmen auf 30% bis 125 Fr. und auf 35% darüber hinaus. Diese beiden Massnahmen würden bei einer durchschnittlichen Einnahme von 125 Fr. einen Lohnausfall von Fr. 7,50 und bei der höheren, jedoch selten erzielten Einnahme von 150 Fr. einen Ausfall von Fr. 5,50 bedeuten. Verschlimmert würde die Auswirkung dieser weitgehenden Einkommensschmälerung durch den Umstand, dass die Chauffeure teilweise für die Treibstoffkosten aufzukommen hätten, die bisher restlos zu Lasten des Unternehmers fielen.

Die gesamte Kürzung des Einkommens, welche die Unternehmer den Chauffeuren auferlegen wollen, würde unter Berücksichtigung anderer Faktoren über 15 Fr. täglich ausmachen. Bedenkt man, dass dann der Durchschnittslohn unter 60 Fr. zu liegen kommt, so bedeutet das Ansinnen der Unternehmer eine Lohnschmälerung von über 25%!

Eine Versammlung von Vertretern und Funktionären der Gewerkschaft der Kutscher und Chauffeure, abgehalten am 4. August, gab dem Wunsche Ausdruck, dass ein Koflikt vermieden werde und betonte, dass wenn ihre Vertreter den Auftrag erhalten haben, eine Verständigung herbeizuführen, es sich keinesfalls darum handeln könne, einen Vergleich zu finden, der sich zum Nachteil der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Lohnempfänger und zum besonderen Vorteil der kleinen Wagenbesitzer auswirkt.

Am 5. August tagte eine Konferenz von Vertretern der beiden Arbeitgeberverbände und der Chauffeure unter Leitung eines Vertreters des Arbeitsministeriums; sie verlief aber ergebnislos.

Weitere Verhandlungen werden noch stattfinden. Die Gewerkschaft entfaltet eine lebhaftige Agitation, um alle Kräfte gegen das Unternehmertum zu mobilisieren.

#### Die Arbeitszeitkontrolle bei den Autobusbetrieben in Peru

(I.T.F.) Durch Erlass vom 16. März 1939 hat der Präsident von Peru bestimmt, dass sämtliche, im Autobusver-

kehr geltenden Dienstpläne sowie alle künftigen Aenderungen daran zu Zwecken der Durchführung der Arbeitszeitkontrolle von der Arbeitsaufsicht gutgeheissen werden müssen. Die Linien solcher Betriebe, die sich nicht an die gesetzlichen Arbeitszeitvorschriften halten, sollen aufgehoben werden.

#### Eine "dispatcher"-Gewerkschaft im Luftfahrtwesen der USA

(I.T.F.) Am 12. Juni fand in Chicago eine Konferenz der amerikanischen Abfertigungsbeamten im Luftverkehr (air line

dispatchers) statt. 16 Vertreter des fraglichen Personals von sozusagen allen Linien nahmen an der Versammlung teil. Nach langer Diskussion ist einmütig beschlossen worden, eine "Air Line Dispatchers' Association" genannte Gewerkschaft ins Leben zu rufen. Die Konferenz wählte ein Komitee, das die Vorstandsgeschäfte der Organisation bis zum ersten jährlichen Kongress führen soll. Der neuen Gewerkschaft sind die meisten der in Frage kommenden Arbeitnehmer beigetreten.

#### Verbesserung der Arbeitsbedingungen in den nordfinnischen Häfen

(I.T.F.) In den südlichen Häfen Finnlands ist das Schichtensystem bereits seit 1936 abgeschafft wor-

den. Doch in den Häfen des Nordens wurde es bis in die jüngste Zeit hinein angewandt. Bei Verhandlungen über einen Kollektivvertrag für die neue Saison lehnten die Arbeitgeber der Nordhäfen die Forderung der Arbeiter auf Einstellung des Schichtensystems ab. In den meisten dieser Häfen ist es den Arbeitnehmern aber dank der Stärkung ihrer Gewerkschaften dennoch gelungen, diese Forderung durchzusetzen. Zu diesem Zwecke wurde im Hafen Uleaborg am 19. Juli ein Streik erklärt, an dem sich etwa 1000 Arbeiter beteiligten. Am 29. Juli liessen sich die Arbeitgeber zu Verhandlungen herbei und am 31. erfolgte die Wiederaufnahme der Arbeit. Die Arbeiter haben also ihre Sache gewonnen und in sämtlichen nordfinnischen Häfen ist heute das Schichtensystem abgeschafft.

Gegenwärtig gilt in sämtlichen Häfen der Achtstundentag. Samstags und an den offiziellen Feiertagen vorausgehenden Tagen wird 5 Stunden gearbeitet, am Tage vor dem Mittsommerfest (Johannisfest) und am Tage von Weihnacht nur 4 Stunden.

Zurzeit beträgt der Stundenlohn der Hafendarbeiter von Uleaborg 9 FMk (1 FMk - ca. Hfl. 0,04), der in den Südhäfen 10 FMk. Weibliche Arbeitnehmer verdienen 7 FMk pro Stunde. Bei besonders schmutziger Arbeit hat man Anspruch auf eine Zulage von 1 Mk, bei Ueberstunden auf eine solche von 50% für die ersten zwei und von 100% für die übrigen Stunden. Bei Akkordarbeit wird der Satz vorher vereinbart, sie wird aber auch nach der Anzahl Stunden entschädigt. Ein Zuschlag, schwankend zwischen 4,50 und 27 Mk wird bei Arbeit am Kai bezahlt. Für solche Arbeit wird die Arbeitszeit von dem Augenblick an berechnet, wo die Arbeiter an Bord des Schiffes kommen, bis zu dem Augenblick, wo die Arbeiter an Bord durch den Vormann entlassen werden.

#### Ein neues niederländisches Hafendarbeitergesetz

(I.T.F.) Seit 1916 gilt in den Niederlanden ein "Stauereigesetz", wonach die Arbeitszeit in einem 24stündigen Zeitraum

(Kalendertag) 10 Stunden, in der Woche 60 Stunden zu betragen hat. Es waren jedoch so viel Ausnahmen zulässig, dass in Wirklichkeit ein grosser Teil der Hafendarbeiter von den gesetzlichen Vorschriften nicht erfasst wurde. Trotz der ständigen Anstrengungen der Arbeiterorganisationen, eine Erweiterung der Gesetzesbestimmungen und Einführung des Achtstundenta-

ges für sämtliche Hafnarbeiter zu erlangen, dauerte es bis zum Jahre 1931, bis eine Gesetzesrevision erfolgte. Das neue Gesetz trat aber nicht in Kraft. Erst jetzt, am 3. September 1939, hat ein wesentlicher Teil des abgeänderten Gesetzes aus dem Jahre 1931 Gesetzeskraft erlangt. Nunmehr fällt jede von den Hafnarbeitern verrichtete Stauereiarbeit unter das Gesetz, also auch die, welche von einem Hafnarbeiter auf dem kleinsten Schiff verrichtet wird. Erfasst werden auch die Kontrolleure, Wäger, Messer u.dgl. Sog. leitende Funktionen werden aber dem Gesetz nicht unterstellt. Die gesetzliche Arbeitszeit beträgt 48 Stunden in der Woche oder 8 1/2 Stunden werktags, an Samstagen nur 5 1/2 Stunden. Vor und nach der Arbeitszeit von 8 1/2 Stunden muss eine ununterbrochene Ruhezeit von 9 Stunden eingelegt werden. Ueberstunden sind zulässig bei Vorbereitung der Lade- und Löscharbeit (Oeffnen und Schliessen von Luken, Schuppen u.dgl.) gemäss der Bestimmungen in den kollektiven Arbeitsverträgen.

Obgleich das nunmehr am 3. September in Kraft tretende Gesetz noch eine Reihe Ausnahmen zulässt, ist in ihm doch eine wesentliche Verbesserung des gesetzlichen Schutzes für die niederländische Hafnarbeiterschaft zu erblicken. Endlich geniesst der niederländische Hafnarbeiter den gesetzlichen Schutz, wie er bereits den übrigen Arbeitern laut der allgemeinen Arbeitsgesetzgebung zusteht.

Der Erlass betr. die Sicherheit in den Häfen wird ebenfalls, wenn auch zu einem späteren Datum, verbessert werden.

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

GEMEINSAM HERAUSGEGEBEN VON DER

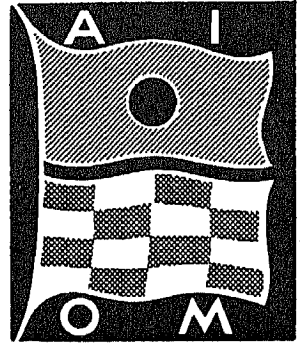
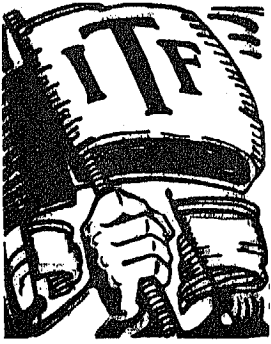
INTERNATIONALEN  
TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION

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, 14. August 1939  
Antwerpen

## Die Unterkunft an Bord eines niederländischen Passagierdampfers

für menschenwürdige Unterkunft der Besatzungen. Noch stets werden die Seeleute, vielfach bis hinauf zu den grössten Ozeandampfern, wo sich die Passagiere einen unerhörten Luxus leisten können, in enge Massenquartiere gestopft, wo es an jeglicher Bequemlichkeit gebricht.

Wir können aber glücklicherweise feststellen, dass die Reeder in den jüngsten Jahren beim Bau neuer Fahrzeuge die gerechten Forderungen der Schiffsleute berücksichtigen. Ein gutes Beispiel, wie die Besatzung auf einem grossen Passagierschiff untergebracht werden kann, liefert das neue schnelle Motorpassagierschiff der holländischen Gesellschaft "Nederland". Diese Gesellschaft hat in den letzten Jahren hinsichtlich der Unterkunftsverhältnisse der Besatzung viele Verbesserungen eingeführt. So seien hier einige Neuerungen auf dem neugebauten Schiff "Oranje" erwähnt. Die europäische Besatzung ist in geräumigen Kabinen, jede für 5 Personen berechnet, untergebracht. In einer solchen Kabine befinden sich: ein Schreibtisch, genügend Kleiderkästen und Laden, elektrische Beleuchtung auch in den Kojen, grosse Bullaugen und mechanische Ventilatoren - alles Dinge, die in den Tropen von grösster Wichtigkeit sind. Viele Unteroffiziere haben Einpersonskabinen. Auch ist für ausreichende Badegelegenheit für alle Besatzungsmitglieder gesorgt. Schliesslich nimmt die ganze europäische Besatzung unter dem Offiziersrang die Mahlzeiten in einem einfachen, aber geschmackvoll eingerichteten Messraum ein, wo für 110 Personen Platz ist und die Mahlzeiten von den Messraum-Stewards serviert werden.

## Die Unterkunft auf einem englischen Getreidedamfer

sich nicht mehr damit begnügen können, gerade noch den gesetzlichen Mindestanforderungen zu entsprechen. Die Unterkunft an Bord über 10 Jahre alten englischen Dampfers "Brookwood", der in der Getreidefahrt ist, ist beispielsweise so umgebaut worden, dass er nach Ansicht der Behörden bei den an älteren Schiffen vorzunehmenden Änderungen als Vorbild dienen kann -- Dank dieser Verbesserungen wird das Leben an Bord erträglicher.

## Erste Berufsschule für Fischer in Norwegen.

Kurse mitmachen können. Die Schule liegt in Nord-Aukra (Distrikt Møre und Romsdal).

Unterricht wird erteilt in Schiffahrtskunde, Fischfang, Naturschichte, sozialen Angelegenheiten in Norwegen und England, Motortheorie usw. Die Schüler müssen mindestens 24 Monate seemännische Praxis hinter sich haben und mindestens 18 Jahre alt sein. Der Unterricht ist kostenlos, für Wohnung und Beköstigung haben jedoch die Schüler 45 Kr. monatlich zu zahlen. Auf ihre Rechnung geht auch das Lernmaterial, wie Lehrbücher, Karten und sonstiges Unterrichtsmaterial. Die Kurse dauern 6 Monate. Es wurden bereits 3 Lehrer angestellt.

(ITF) Auch auf älteren Frachtdampfern werden Verbesserungen angebracht, da die Reeder einsehen lernen, dass sie

(ITF) Am 1. Oktober d. J. wird in Norwegen die erste Fischerschule eröffnet. Etwa 40 Schüler werden die