

## 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 IN ESPERANTO

No. 9

den 29. April 1935

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

### Bevorstehende Kongresse.

Japanischer Seemannsverband, 7. Mai;  
Schweizerischer Eisenbahnerverband, 9. und 10. Mai in Montreux;  
Französischer Verband der Hafendarbeiter, 25. bis 27. Mai in Bordeaux;  
Finnischer Seemannsverband, 19. und 20. Mai in Helsingfors;  
Englische Eisenbahnangestellte, 27. bis 31. Mai in Folkestone;  
Englischer Transportarbeiterverband, 1. bis 5. Juli in Villa Marina  
Douglas (Insel Man);  
Englischer Eisenbahnerverband, 1. bis 6. Juli in Hastings;  
Schwedischer Seemannsverband, Anfang September.

### EISENBAHNER

Man lehnt den norwegischen Eisenbahnern Lohnaufbesserung ab. (ITF)  
Der norwegische Eisenbahnerverband hat auf seinem letzten Kongresse beschlossen, der Eisenbahndirektion eine Reihe von Forderungen zur Verbesserung der Tariflohnsätze zu unterbreiten. Man beabsichtigte mit diesen Forderungen vor allem, für das Personal mit hohem Dienstalter eine weitere Aufbesserung, nachdem das jetzt gültige Höchstgehalt erreicht ist, zu erlangen. Diese Forderung wird mit einem Hinweis auf die geringen Vorrückungsmöglichkeiten begründet. Die übrigen Eisenbahnerorganisationen haben ähnliche Forderungen gestellt.

Die Eisenbahndirektion und die Lohnkommission im Verkehrsministerium wiesen den Verband mit seinen Forderungen ab unter dem Hinweis darauf, dass deren Bewilligung eine sofortige Ausgabe von 1.336.000 Kronen, von den anderen sich daraus ergebenden finanziellen Folgen gar nicht zu reden, bedeuten würde. Wäre doch gegebenenfalls damit zu rechnen, dass nach den Eisenbahnern auch noch andere Staatsbedienstete mit ähnlichen Forderungen kommen würden.

Lohnaufbesserung bei den Eisenbahnen in Südafrika. (ITF) In den beiden letzten Jahren ist es den afrikanischen Staatsbahnen nicht nur gelungen, ein Betriebsdefizit von 3 Millionen £ wieder gutzumachen, sondern darüber hinaus auch noch einen Gewinn von nahezu einer Million zu erzielen. Die Verwaltung hat beschlossen, dem Personal einen angemessenen Teil davon zukommen zu lassen. Man beabsichtigt, eine Summe von 338.400 £ in Form von Lohnerhöhungen unter die neu eingestellten Bediensteten, die im Taglohn bezahlten Arbeiter, die Beamten in höheren Gruppen sowie unter die Werkstättenarbeiter zu verteilen, während das nichteuropäische Personal einer Summe von £ 17.500 teilhaftig wird. Der Kasse für Stabilisierung der Löhne und Gehälter wird ein Betrag von £ 500.000 zugeführt; der Witwen- und Waisenkasse werden £ 100.000 überwiesen, das Defizit in der Pensionskasse wird durch einen Zuschuss in Höhe von £ 200.000 gedeckt, während eine Summe von £ 100.000 für den Bau von Wohnungen zugunsten der geringer entlohnten Personalgruppen bereitgestellt wird. Insgesamt machen diese Beträge £ 1.305.900 aus.

Die Eisenbahnerorganisation hat sich unter gleichzeitiger Anerkennung für die vorgesehenen Verbesserungen darüber beschwert, dass nicht das ganze Personal von diesen Massnahmen erfasst wird und viele seiner Mitglieder ganz leer ausgehen. Eine beim Minister vorstel-

lig gewordene Delegation hat beantragt, dass man zunächst prüfe, was noch für diese getan werden könne, bevor man den Kreisen, welche eine Tarifiermässigung verlangen, Zugeständnisse mache.

Einsetzung einer zentralen beratenden Kommission des öffentlichen Verkehrsfonds in Holland. (ITF) Die holländische Regierung hat endlich beschlossen, eine zentrale Kommission des öffentlichen Verkehrsfonds einzusetzen. Aufgabe dieser Kommission, welche beratenden Charakter hat, ist nun, Material zu sammeln und Vorschläge über eine bessere Verkehrsregelung zu prüfen. Bedauerlich ist, feststellen zu müssen, dass es die holländische Regierung unterlassen hat, die Arbeitnehmerorganisationen des Verkehrsgewerbes aufzufordern, sich in dieser Kommission vertreten zu lassen, während den Arbeitgebern bereits eine Vertretung eingeräumt worden ist.

44-Stunden-Woche und Lohnverbesserung für die australischen Eisenbahner. (ITF) Am 25. Februar und 6. März d. J. wurden für das Eisenbahnpersonal in Neu-Süd-Wales, organisiert im australischen Eisenbahnerverband, 3 Schiedssprüche gefällt, die dem Personal in bezug auf die Entlohnung Verbesserungen bringen. Der erste dieser Sprüche (datiert vom 25. Februar) gilt für das Personal in den Kraftwerken, für Kranführer und einige andere Kategorien (300 Mann insgesamt), vom zweiten (vom 6. März) wird das Betriebspersonal (5 188 Mann) erfasst, soweit dasselbe im Taglohn beschäftigt wird und vom dritten (ebenfalls am 6. März gefällt) die übrigen (ca. 5 000) im Taglohn beschäftigten Bediensteten. Die Löhne wurden auf Grund der Indexziffer festgesetzt, u. z. auf 13 s. 6 d. täglich bei einer Indexziffer von 1 000. (Der Grundlohn beträgt zurzeit 11 s. 4 d. gemäss der Indexzahl 841). Ausser dem Grundlohn werden noch verschiedene Prämien bezahlt, die zwischen 6 d. und 7 s. 11 d. täglich schwanken. Die 44-Stunden-Woche ist für das gesamte beteiligte Personal eingeführt, d. h. in 2 Wochen, in welche nicht mehr als 12 Arbeitstage fallen dürfen, darf die Arbeitszeit 88 Stunden nicht überschreiten. Die neuen Verträge gelten 2 Jahre.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Der Verkehrsstreik in Dublin dauert fort. (ITF) Am 20. April hat das Personal des öffentlichen Verkehrsbetriebes der Stadt Dublin mit 1 400 gegen 1 256 Stimmen die Vermittlungsvorschläge zur Beilegung des bereits fast 2 Monate dauernden Konfliktes abgelehnt.

Das Strassenbahnpersonal von Adelaide (Australien) und die Kurzarbeit (ITF) Einer der Richter im Bundes-Schlichtungsausschuss hat einen Antrag auf Aufhebung der Kurzarbeit bei der kommunalen Strassenbahn von Adelaide abgelehnt. Vor die Wahl gestellt, von den Beteiligten zu verlangen, in der Hoffnung auf eine baldige Aenderung die Kurzarbeit noch während einiger Monate auf sich zu nehmen oder in die Entlassung von 64 Bediensteten einzuwilligen, die dann zur Erwerbslosigkeit verdammt wären, hat der Richter geglaubt, die Verantwortung für letzteres nicht übernehmen zu können und daher den Antrag auf Einstellung der Kurzarbeit zurückgewiesen.

Die Vorortsstrassenbahn von Rotterdam (Holland) will gegen den Willen des Verkehrsministers Verschlechterungen durchführen. (ITF) Am 1. Juli 1934 hat die Strassenbahngesellschaft, welche den Strassenbahnverkehr in den Vororten und der weiteren Umgebung Rotterdams aufrecht erhält, auf Grund der 1914 gültigen Sätze, erhöht um 50%, einen neuen Lohn tariff eingeführt, mit der Einschränkung, dass die neuen Sätze für die Bediensteten keine grössere Lohnsenkung als 10% bedeuten dürften. Diese Regelung ist vom Minister gutgeheissen worden. Im März d. J. hat nun die Gesellschaft beim Minister den Antrag gestellt, seine Ermächtigung dazu zu geben, dass sie sich an diese Bedingung nicht mehr zu halten brauche. Der Minister hat darauf ausdrücklich bestimmt, dass das Personal, dessen Hallen sich in Rotterdam selber befinden, auch weiterhin im Genuss der fraglichen Bestimmung bleiben solle und dass ab 1. April für das übrige Personal weitere Kürzungen durchgeführt werden könnten. Entgegen dieser Auffassung hat die Gesellschaft ihren Bediensteten angekündigt, dass die geplanten Reduktionen auch beim Personal in Rotterdam selber durchgeführt würden. Die Personalorganisation wird gegen dieses willkürliche Vorgehen des Arbeitgebers Schritte unternehmen.

Das Strassenbahnpersonal von Lyon feiert am 1. Mai. (ITF) Die am 20. April abgehaltene Generalversammlung der Lyoner Strassenbahner hat beschlossen, gegen die Verschleppungsmanöver, mit denen die Strassenbahngesellschaft die verschiedenen ihr gestellten Forderungen beantwortet, zu protestieren und am 1. Mai zu feiern.

Ein Kollektivvertrag für das Strassenverkehrpersonal in der Kap-Provinz -- Südafrika. (ITF) Auf Grund des Schlichtungsgesetzes ist ein zwischen dem Arbeitgeberverband für das öffentliche Strassenverkehrsgewerbe des Kap und der Gewerkschaft des Strassen- und Omnibuspersonals abgeschlossener Kollektivvertrag für sämtliche Arbeitgeber und Arbeitnehmer in den Bezirken des Kap, von Wynberg, Simonstown und Bellville mit Wirkung ab 1. Februar 1935 für verbindlich erklärt worden.

Der Vertrag sieht Mindestlohnsätze vor, die je nach den Dienstjahren verschieden sind. Garantiert wird ein Mindestlohn für 48, 40 oder 32 Stunden, wenn der gewöhnliche Dienst des Beschäftigten wöchentlich 40-48, 32-40 oder höchstens 32 Stunden dauert. Die Führer und Schaffner haben Anspruch auf einen Ueberstundenzuschlag von 33% auf den Normallohn für die über 52 Stunden wöchentlich hinaus geleistete Arbeitszeit. Zwischen 2 aufeinanderfolgenden Arbeitstagen muss eine Ruhezeit von 8 Stunden gewährt werden; wenn nicht, ist dafür der doppelte Lohn zu zahlen. Alle 14 Tage darf diese Ruhezeit auf 6 Stunden für den Wechsel von der Nacht- auf die Tagschicht herabgesetzt werden. Ferner ist ein jährlicher bezahlter Urlaub vorgesehen, der je nach der Personalgruppe 6 - 8 Tage dauert.

Neuer Tarifvertrag für die Kopenhagener Kraftdroschkenführer. (ITF) Im Kopenhagener Kraftdroschkenbetrieb, wo ein Konflikt auszubrechen drohte, ist es nun zum Abschluss eines neuen Tarifvertrages zwischen der Taxa-Kraftdroschkengesellschaft und dem dänischen Kraftfahrer-Verband, einer Sektion der der I.T.F. angeschlossenen Transportarbeiterorganisation, gekommen. Der Vertrag trat am 1. April auf unbegrenzte Dauer in Kraft und jeweils 2 Monate vor dem 1. April kündbar.

Die Arbeitszeit beträgt 20 Stunden im Tag, auf 2 Mann verteilt. Neu ist die Bestimmung, dass höchstens 11 Stunden pro Mann gearbeitet werden dürfen, während früher die Arbeitszeit unbegrenzt war und deren Einteilung in das Belieben des Unternehmers gestellt war. Es dürfen also insgesamt täglich höchstens 2 Stunden übergearbeitet werden.

Der Lohn beträgt pro Tag oder Nacht 2,65 Kr. (1 Kr. - Schw. Fr. 0,65, hfl. 0,32) zuzüglich 20% der Einnahmen. Arbeitet der Betreffende ausschliesslich im Tag- oder ausschliesslich im Nachtdienst, so wird ein Zuschlag von 35 Öre pro Tag oder Nacht, insgesamt also Kr. 3.-- gezahlt. Für die Ferien wurde eine Regelung getroffen, die eine besondere Entschädigung vorsieht. Der Urlaub dauert, wenn der Chauffeur bei ein und dem selben Arbeitgeber 4 Monate beschäftigt war, 2 Tage, nach 8 Monaten 4 und nach 12 Monaten 6 Tage. /ist

Bessere Arbeitsbedingungen für 80 000 Londoner Lastkraftwagenführer. (ITF) Eine zwischen den Arbeitgeberverbänden für das Güterverkehrsgewerbe und dem englischen Transportarbeiterverband vor dem vom englischen Arbeitsminister vor einem Jahre eingesetzten Schlichtungsausschuss (Metropolitan Traffic Area Joint Conciliation Board) getroffene Vereinbarung hat über 80 000, im Güterverkehr beschäftigten Arbeitern Londons bedeutende Verbesserungen gebracht. Erwachsene Arbeitnehmer erhalten u. a. ab dem ersten Zahltag im Juli eine Lohnaufbesserung von 2 s. wöchentlich. Lohnerhöhungen sind auch für Städte ausserhalb des Londoner Polizeibezirks, die noch zum Londoner Verkehrsgebiet zählen, bewilligt worden.

Es wurde eine garantierte Arbeitswoche von 48 Stunden festgelegt; für Überstunden wird (früher zahlte man den gewöhnlichen Lohn) ein Zuschlag von 12 1/2% nach einer Arbeitswoche von über 48 Stunden gewährt. Für Sonntags- und Nachtarbeit gelten besondere Sätze und jedem Beschäftigten, der zum Dienst herangeholt wird, wird ein Minimum garantiert.

Leuten, die pro Tag beschäftigt werden, wird ein Minimum von 8 1/2 Stunden (Samstags von 5 1/2 St.) mit Ueberstundenzuschlägen bei längerer Beschäftigung garantiert.

Vom ersten Zahltag im Juli ab betragen die Löhne der Kraftwagenführer im Londoner Verkehrsgebiet 56 bis 75 s (1 s = Schw. Fr. 0,75, hfl. 0,36) wöchentlich, in 30 Städten ausserhalb desselben bis Juli

49 bis 66 s, darnach 52 s. 6 d. bis 70 s.

Es wurden auch Sätze für Überlandfahrten festgesetzt, Führer, die von London nach auswärts fahren, sowie solche, die von Orten ausserhalb Londons aus (jedoch innerhalb des Londoner Verkehrsgebietes) arbeiten, erhalten 60 bis 70 s.

Die 40-Stunden-Woche bei der Strassenbahn Christchurch-Neuseeland. (ITF) Am 1. Februar 1935 ist für die Hallenarbeiter der Strassenbahn Christchurch eine Vereinbarung geschlossen worden, welche die 40-Stunden-Woche vorsieht. Ferner wird dem gesamten Personal eine Lohnaufbesserung gewährt. Der bezahlte Urlaub wurde ferner auf eine grössere Anzahl Arbeiter ausgedehnt und mit dem bisherigen Brauche, im Laufe des Jahres die durch den Urlaub versäumte Zeit wieder einzuholen, wurde gebrochen.

### SEELEUTE

Ein Streik der englischen Fischer. (ITF) Am 1. April haben die Fischer von Hull eine grosse Streikbewegung erklärt, mit der Folge, dass 27 Dampftrawler, mit 400 Fischern bemannt, den Hafen nicht verliessen. Mit dem Streik protestierten die Arbeiter gegen einen Beschluss der Reeder gegen die Verminderung des Anteils der Mannschaft am Auktionserlös von Kabeljau-Leber, was eine Lohneinbusse von 10 s wöchentlich ausmachen würde. Die Reeder führten zu ihrer Rechtfertigung an, die Fabriken hätten den für die Leber bezahlten Preis herabgesetzt. Sonderbarerweise sind diese Fabriken genossenschaftliches Eigentum der Reeder.

Eine Woche nach der Streikerklärung war die Zahl der stillgelegten Fahrzeuge auf 150, die der streikenden Fischer auf 2 500 gestiegen. Die Reeder, die zunächst von einer Vermittlung nichts wissen wollten, haben schliesslich angesichts der stets weiter um sich greifenden Bewegung die Intervention der Regierung akzeptiert und auch die Organisation anerkannt. Am 22. April ist die Arbeit wieder aufgenommen worden, nachdem der Arbeitsminister versprochen hatte, eine Untersuchung durchzuführen, um darnach den Anteil der Besatzung am Auktionserlös von Kabeljau-Leber festzusetzen. Die Fischer sind zu Hunderten dem englischen Transportarbeiterverband beigetreten.

Am 15. April drohte in Fleetwood ein anderer Streik ausbrechen. Die Seeleute verlangten Aufhebung der Heuersenkung, eine Verkürzung der Arbeitszeit und regelmässiger Beschäftigung. Im letzten Augenblick konnte ein offener Konflikt vermieden werden dadurch, dass sich die Reeder bereit erklärten, die Forderungen der Mannschaften wohlwollend in Erwägung zu ziehen.

Ein Streik an der Küste des Stillen Ozeans -- Vereinigte Staaten.

(ITF) Seit 4 Wochen streiken die Besatzungen der Petroleum-Tankschiffe mit dem Heimathafen an der Küste des Stillen Ozeans. Die Versuche der Reeder zur Anmusterung von Streikbrechern sind so gut wie gescheitert. Die Streikenden verlangten eine Lohnerhöhung, eine Regelung der Ueberstundenentlohnung und Bevorzugung der Mitglieder der Seemannsgewerkschaft für den Stillen Ozean. In San Pedro (Kalifornien) haben die Funker die Tankschiffe verlassen, während die Gewerkschaften der Kapitäne, Decksoffiziere und Lotsen, sowie die Maschinistenorganisation in San Pedro und San Francisco erklärt haben, ihre Mitglieder lehnten es ab, an Bord der Schiffe zu arbeiten, solange die Mannschaften streiken. Die amerikanische Seemanns-Union hat mitgeteilt, sie beabsichtige, auf 220 Frachtschiffen in zahlreichen Häfen längs der Küste des Stillen Ozeans einen Solidaritätsstreik zu erklären.

Ein neuer Vertrag für die Schifffahrt auf dem Meler- und Skärgård-See-- Schweden. (ITF) Mit der Reedervereinigung der auf dem Meler- und Skärgård-See (in der Nähe Stockholms) verkehrenden Fahrzeuge ist ein neuer Kollektivvertrag abgeschlossen worden. Derselbe bedeutet vor allem eine Verlängerung des früheren Vertrages. Der Ueberstundenzuschlag wurde erhöht, und einige Bestimmungen allgemeiner Art wurden zugunsten der Besatzungen geändert. Der Vertrag gilt bis 1. Februar 1936. Es fallen etwa 80 Schiffe und ca. 800 Arbeiter darunter.

Für die deutschen Seeleute gibt es keine Hoffnung mehr! (ITF) Bei dem traditionellen jährlichen Festessen des "Nautischen Vereins" in Hamburg hat der Führer der deutschen Seeschifffahrt, Staatsrat Essberger, eine bemerkenswerte Rede über die Lage der Seeschifffahrt

gehalten. Sie sei ungünstiger als vor einem Jahre. Leider müsse man mit einer baldigen Abwrackung eines grossen Teils der deutschen Handelsflotte rechnen. Mit zwei Mitteln jedoch könne man der deutschen Schifffahrt zu Hilfe kommen! 1.) Wenn man deutsche Tonnage benutze, selbst wenn es teurer zu stehen käme; 2.) Wenn die Besatzungen der deutschen Fahrzeuge auf die schwere Lage, in der sich die Reedereien ihres Landes befinden, Rücksicht nähmen und im gegenwärtigen Augenblick auf ihre materiellen Forderungen, so berechtigt sie auch sein mögen, verzichten würden.

Das Einkommen der Heringfischer in Scheveningen -- Holland -- i. J. 1934. (ITF) Das Statistische Amt der Gemeinde Den Haag hat eine interessante Uebersicht über das Einkommen der Heringfischer von Scheveningen in den Jahren 1933 und 1934 veröffentlicht. Die Statistik erstreckt sich auf 523 Personen an Bord von 136 Fahrzeugen (die entsprechenden Zahlen waren für 1933: 510, bzw. 130); sie gibt auch einen Ueberblick über die Abzüge, ihrer Bedeutung entsprechend geordnet, sowie der durchschnittlichen Abzüge, der Dauer der Fahrt und der wöchentlichen Einnahmen.

Abzüge:	1933		1934	
	Personen	Prozent	Personen	Prozent
weniger als fl. 500.--	323	63,3	357	68,3
von fl. 500 - 900.--	186	36,5	165	31,5
über fl. 900.--	1	0,2	1	0,2
Durchschnitt der Abzüge	hfl. 463,47		hfl. 457,18	
Durchschnittsdauer der Fahrt (Wochen)	"	25,40	(Wochen) "	23,58
Wöchentlicher Durchschnitts- verdienst während des Fanges	"	18,25	"	19,39

Wie in früheren Jahren wurden bei den Matrosen die meisten Abzüge vorgenommen. Die Tabelle berücksichtigt nur einige der ältesten Jungmänner (mit 7/8 oder 6/8 der Matrosenheuer). Man hat auch Auskünfte über das Einkommen einer Anzahl Offiziere und Maschinisten verarbeitet, wodurch die Durchschnittssätze günstig beeinflusst wurden. Die Offiziere hatten bei einer durchschnittlichen Fahrzeit von 24,07 Wochen ein Durchschnittseinkommen von fl. 509,94, d.i. pro Woche fl. 21,18 (1933 : fl. 19,55); die Maschinisten hatten bei einer Durchschnittsfahrdauer von 24,39 Wochen ein Einkommen von fl. 586,10 d.i. im Wochendurchschnitt fl. 24,03 (i. J. 1933: fl. 22,17). Trägt man diesen Verdiensten keine Rechnung, so ermittelt man für die Matrosen ein Durchschnittseinkommen von fl. 434,28 in 23,41 Wochen, d.i. pro Woche fl. 18,55 (1933 : fl. 17,61)

#### LETZTE NACHRICHTEN

Erfolgreiche Bewegung bei den argentinischen Eisenbahnern (ITF) Mitte März haben die beiden argentinischen Eisenbahnerorganisationen eine erfolgreiche Bewegung durch Anwendung passiver Festistenz (geraue Befolgung der Vorschriften) durchgeführt. Die Eisenbahngesellschaft am Stillen Ozean ist in letzter Zeit ihren den Organisationen gegenüber übernommenen Verpflichtungen nicht mehr nachgekommen, sie unterliess es, noch in Kraft befindliche Vorschriften durchzuführen und verhängte ungerechte Strafen, die mit den Bräuchen und Praktiken der anderen Gesellschaften nicht im Einklang waren. Sie schenkte auch den Einwänden der Beschwerdekommisionen (offiziell anerkannt von der Eisenbahn, welche sie i. J. 1926 als erste einsetzte) keine Beachtung mehr und in bezug auf die Vorrückungen herrschte zum Schaden der tüchtigen Beamten mit langer Dienstzeit eine Günstlingswirtschaft.

Die Beschwerden und Forderungen der Eisenbahnerföderation hatten sich allmählich auf 300 angehäuft, die der Föderation des Lokomotivpersonals auf 200, ohne dass die Gesellschaft auch nur ein einziges Zugeständnis gemacht hätte. Die Organisationen versuchten zunächst eine gütliche Vereinbarung zuwege zu bringen. Sie wandten sich mit ihren Beschwerden an die Beisitzer-Kommission (eine Körperschaft, welche die Eisenbahngesellschaften zur Regelung ihrer Beziehungen zum Personal aufrechterhalten); da auch dies erfolglos blieb, versuchten sie mit der Gesellschaft direkt zu verhandeln, jedoch vergeblich. Schliesslich gaben beide Organisationen die Parole zur "strengen Einhaltung der Vorschriften" heraus, sodass sich schon wenige Tage darnach die eigenständige Gesellschaft veranlasst sah, mit den Organisationen über eine für beide Teile annehmbare Vereinbarung zu verhandeln.