

PRESSEBERICHT



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

No. 14.

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE
SOWIE IN ESPERANTO den 8. Juli 1935.

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

Bevorstehende Kongresse.

Vollkongress der I.T.F. vom 18. bis 24. August in Kopenhagen!

Englischer Seemannsverband, vom 15. Juli und folgende Tage in
London;

Schwedische Seemanns-Föderation, Anfang September;

Skandinavische Eisenbahner-Föderation, 29. und 30. Juni in Odense
(Dänemark);

Skandinavische Föderation des Lokomotivpersonals, 26. und 27. Juni
in Kopenhagen.

EISENBAHNER

Verlängerung des Kollektivvertrages der schwedischen Privat-
eisenbahner. (I.T.F.) Der für die schwedischen Privateisenbahner
geltende Kollektivvertrag ist um 6 Monate, bis zum 1. Januar 1936,
verlängert worden. Spätestens bis 1. September d. J. müssen Ver-
handlungen wegen Abschluss eines neuen Vertrages eingeleitet werden
Mit der Verlängerung des Vertrages erfolgte eine Neueinteilung der
Ortsklassen ab 1. Juli. Auf Grund dieser Neueinteilung ist das
Einkommen in einer gewissen Anzahl Städte zurückgegangen, in andern
wurde es bedeutend erhöht, sodass das Personal als Ganzes in den
Genuss von Lohnerhöhungen im Betrage von insgesamt Kr. 568.000
jährlich kam.

Aufbesserung der Löhne der Streckenarbeiter im Dienste der Missouri-
und Arkansas-Eisenbahn. (I.T.F.) Mit der Direktion der Missouri
and Arkansas Railway ist eine Vereinbarung getroffen worden, wonach
der Stundenlohn der Streckenarbeiter um 5 bis 7 Dollar-Cents er-
höht wurde. Arbeiter mit monatlicher Entlohnung erhalten eine Auf-
besserung von 12 bis 20 Dollar im Monat. Der Vertrag sieht auch
eine Erhöhung des Überstundenzuschlags um 50% vor. Bisher gab es
für die Streckenarbeiter im Dienste der fraglichen Eisenbahn keinen
Vertrag.

Der australischen Eisenbahnerorganisation wird Genugtuung verschafft.
(I.T.F.) Die Eisenbahner Australiens, die im Staat Victoria aus-
genommen, kehrten 1934 zu dem vor dem Schiedsspruch vom 4. Oktober
1930 gültigen Lohnstandard zurück, m. a. W. die damals vorüberge-
hend eingeführten Lohnherabsetzungen wurden aufgehoben. Die
australische Eisenbahner-Organisation hatte schon öfter Versuche
in dieser Richtung unternommen, das Schiedsgericht hielt aber erst
im Oktober 1934 den Fall für reif genug, um ihn zu prüfen und hat
die Sache einem Richter übertragen. Dieser lud die Parteien zum
2. November 1934 zu Verhandlungen. Die Vertreter der Eisenbahnen
Victorias zogen sich vom Schlichtungsprozess zurück mit der Erklä-
rung, ihres Erachtens liege gar kein Konflikt vor. Da inzwischen
für Südaustralien ein provisorischer Spruch gefällt wurde, forderte
die Personalorganisation einen solchen auch für Neu-Südwaales. Der
Schlichter fällte zwei Sprüche, einen für Neu-Südwaales und einen
für den Staat Victoria, wodurch ab 29. November 1934 die alten
Arbeitsbedingungen wieder in Kraft gesetzt werden sollten. Die

Eisenbahner von Neu-Südwaies akzeptierten den Spruch, die im Staate Victoria legten jedoch Berufung ein. Das Schiedsgericht hat nun den Spruch, sich auf den Fall vom 30. April stützend, für obligatorisch erklärt. Die Eisenbahnen Victorias sind sogar kostenfällig verurteilt worden.

Die britisch-indischen Eisenbahner verlangen bessere Arbeitszeitregelung. (I.T.F.) Die all-indische Eisenbahner-Föderation hat sich an den Eisenbahn-Rat mit einem Protest gewandt, um durchzusetzen, dass die Arbeitszeitbestimmungen, die bisher nur für die Staatsbahnen galten, auf alle indischen Bahnbetriebe ausgedehnt werden. Die Föderation hat ferner verlangt, dass auch die Aushilfsarbeiter in den Genuss dieser Bestimmungen kommen sollen.

Unterdrückung des Teilstreiks bei der Ost-Bengalischen Eisenbahn. (I.T.F.) Anfang des Betriebsjahres 1935/36 wurde der Teilstreik in den Werkstätten Kanohrapara der Ost-Bengalischen Eisenbahn unterdrückt. Bei verschiedenen Eisenbahnen hat der Verkehr dermassen zugenommen, dass es nicht mehr notwendig ist, eine solche Massnahme zu ergreifen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Vermögensbeschlagnahme der Strassenbahngesellschaft von Mexiko. (I.T.F.) Wie man sich erinnern dürfte, ist beim letzten Strassenbahnerstreik in Mexiko ein Schiedsspruch zugunsten des Personals gefällt worden, wonach die Gesellschaft den Bediensteten den Lohn für die ganze Streikdauer auszuzahlen hat. Auf Grund dieses Beschlusses erfolgte bei der Strassenbahn eine Vermögensbeschlagnahme und ein Beamter ist mit der Überwachung der Verwaltung beauftragt worden. Es sind zurzeit Verhandlungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft im Gange, um eine Lösung der Schwierigkeiten herbeizuführen.

Neue Dienstregelung für die holländischen Strassen- und Lokalbahnen. (I.T.F.) Bei den holländischen interkommunalen Strassen- und Lokalbahnen, die dem Arbeitgeberverband für das Strassenbahngewerbe angehören, ist eine Muster-Dienstregelung in Kraft getreten.

Die neue Regelung enthält im Vergleich zu den früheren Verhältnissen einige Verschlechterungen. Der Überstundenzuschlag erfuhr einige Verminderungen und als Überstunden wird nur noch die Zeit anerkannt, die über das gesetzlich festgelegte Maximum hinausgeht. Künftig erfolgt Beförderung in eine höhere Gruppe nur, wenn eine Stelle in der betreffenden Gruppe frei wird; in einem solchen Falle wird, ausser in besondern Fällen, auf das Dienstalter Rücksicht genommen. Der jährliche Urlaub wurde von 10 auf 7 Tage verkürzt bei Bediensteten mit einem Jahresgehalt von über fl. 2 500.-- und von 7 auf 4 Tage bei den übrigen Bediensteten. Die Zahl der besondern Urlaubstage, zur Erfüllung gewerkschaftlicher oder öffentlicher Amter, ist von 12 auf 6 Tage im Jahr eingeschränkt worden. In einem besonderen Artikel ist bestimmt, dass weibliches Personal bei der Verhehlung aus dem Dienste ausscheiden muss. Bei strafweiser Versetzung werden künftig die Umzugskosten nicht mehr ersetzt.

Der Kampf gegen Kohlenoxydvergiftung im Kraftfahrgewerbe. (I.T.F.) Der englische Transportarbeiterverband hat dem schottischen Gewerkschaftskongress eine Resolution unterbreitet, in der verlangt wird, auch Kohlenoxydvergiftungen als Berufskrankheit in das Unfallversicherungsgesetz aufzunehmen. Die Vertreter des Transportarbeiterverbandes wiesen auf die Gefahren dieser Vergiftungen hin und machten darauf aufmerksam, dass stets mehr die Tendenz Platz greife, den Führerstand einzuengen, wodurch ausser andern Schwierigkeiten, die dadurch für den Führer entstehen, auch die Gefahr, dass seine Gesundheit durch Auspuffgase angegriffen wird, wächst. Die Resolution wurde angenommen. Der schottische Gewerkschaftsbund wird in der Angelegenheit gemeinsam mit dem Generalrat des Gewerkschaftskongresses in London, der sich bereits damit befasst, Schritte unternehmen.

Streik der Lodoner Omnibusführer. (I.T.F.) Am 2. Juli haben 4 000 Führer und Schaffner der Lodoner Omnibuslinien nach vorausgegangenem nächtlicher Versammlung die Arbeit niedergelegt. Der Konflikt hat seine Ursache in der disziplinarischen Bestrafung eines

haben. Infolge des Streiks sind über 600 Omnibusse auf 70 verschiedenen Linien nicht ausgefahren. Von der Insel Man, wo der englische Transportarbeiterverband, dem die Streikenden angehören, zurzeit seinen Kongress abhält, führen Verbandsvertreter per Flugzeug nach London, um mit Vertretern der Garagen zu verhandeln. Die Streikaktion brach ohne Genehmigung des Verbandes aus. Wie die bestraften Bediensteten behaupten, haben sie von dem Unfall (ein Fahrgast ist ohne vorherige Warnung vom Wagen abgesprungen) nichts bemerkt. -- Man rechnet mit einer baldigen Beilegung des Konfliktes.

Ein kurzer Streik der Hafnarbeiter von La Pallice -- Frankreich. (I.T.F.) Am 2. Juli traten die Hafnarbeiter von La Pallice aus Protest gegen eine Verminderung des Taglohnes um Fr. 2.--, wodurch ihr Lohn auf Fr. 30,50 gesenkt wurde, in den Streik. Der Konflikt konnte jedoch noch am gleichen Tage, nachdem die Arbeitgeber von ihren Forderungen Abstand genommen haben, beigelegt werden.

Löhne der amerikanischen Seeleute 1. J. 1934. (I.T.F.) Vor kurzem veröffentlichte das Büro für Seeschifffahrt und Dampfschiff-Inspektion des Handelsministeriums der Vereinigten Staaten die durchschnittlichen Heuern der Seeleute auf amerikanischen Fahrzeugen, die den Berichten der Schifffahrtskommissare entnommen sind. Aus folgender Tabelle sind die durchschnittlichen Monatsheuern, gültig auf den amerikanischen Dampf- und Motorfrachtschiffen von 5 000 und mehr B.R.T. am 1. Januar 1929, 1933 und 1934, ersichtlich:

<u>Charge</u>	<u>Privat-Gesellschaften</u>			<u>Schifffahrtsamt der Vereinigten Staaten</u>		
	<u>1929</u>	<u>1933</u>	<u>1934</u>	<u>1929</u>	<u>1933</u>	<u>1934</u>
	\$	\$	\$	\$	\$	\$
Deckpersonal						
1. Steuermann	182	164	163	185	172	169
2. Steuermann	160	144	143	165	154	151
3. Steuermann	143	127	128	150	140	137
4. Steuermann	121	98	96	128	105	105
Bootsmann	74	64	65	75	68	67
Zimmermann	68	66	69	80	72	73
Vollmatrose	64	52	52	62	58	56
Leichtmatrose	45	38	38	47	43	42
Maschinenpersonal						
1. Maschinist	280	256	251	261	250	246
1. Hilfsmaschinist	183	165	165	187	173	170
2. Hilfsmaschinist	161	144	144	168	155	151
3. Hilfsmaschinist	145	128	129	152	140	137
Heizer	63	54	55	65	60	57
Schmierer	71	61	61	72	67	62
Tankwärter	71	59	61	72	65	62
Kohlenzieher oder Rohrputzer	55	45	45	58	53	50
Radiotelegraphist (I. Klasse):						
Charge I		91	89		94	90
Bedienungspersonal						
Chef-Steward	122	111	112	121	116	118
2. Steward	103	86	90	100	88	
Koch	100	92	93	100	111	90
Kochgehilfen	81	69	69	80	73	76
Messraumsteu-wards	49	40	40	51	43	42
Messraumjungen	42	36	35	43	39	38

Man ersieht hieraus, dass bei fast allen Chargen und in jedem auf der Tabelle angeführten Jahr die Sätze des Schiffahrtsamtes höher sind als die der privaten Gesellschaften. Seit Beginn dieses Jahres wurden zwischen dem Internationalen Seemannsverband von Amerika und den Reedern Vereinbarungen über die Heuern abgeschlossen, die eine Erhöhung der für 1934 angegebenen Löhne im Gefolge hatten. (S. auch Pressebericht No. 3, 1935).

Neue Vereinbarung in Norwegen. (I.T.F.) Mit Wirkung ab 1. Juni 1935. wurde in Norwegen für das Deck-, Maschinen- und Bedienungspersonal ein neuer Vertrag abgeschlossen, der bis 1. Februar 1936 und dann jeweils auf ein weiteres Jahr gilt, sofern er nicht unter Einhaltung einer monatlichen Frist gekündigt wird.

Die Löhne sind ungefähr gleich geblieben. Der Leichtmatrose erhielt eine Aufbesserung von Kr. 77.-- auf Kr. 80.--, der Kohlenzieher und Rohrputzer eine solche von Kr. 82.-- auf Kr. 83.--. An Bord der Norwegen-Amerika-Linie erhält der Schmierer Kr. 158.--, statt wie bisher Kr. 154.--, während in der Vereinbarung mit der Gesellschaft noch ein Messraumjunge aufgeführt ist, der Kr. 51.-- verdienen soll.

Nachstehend die allgemeinen und die für die Norwegen-Amerika-Linie gültigen Löhne:

	<u>Kr. pro Monat</u>
Zimmerman	160.-
Bootsmann	160.-
Motormann und Hilfskesselwärter	160.-
Vollmatrose	144.-
Leichtmatrose	80.-
Jungmann	53.-
Decksjunge	35.-
Pumpenwärter	170.-
Heizer	149.-
Kohlenzieher und Rohrputzer	83.-
Maschinenjunge	35.-

Norwegen-Amerika-Linie:

1. Zimmermann	168.-
2. Zimmermann	160.-
1. Bootsman	168.-
2. Bootsman	160.-
Bordmann	160.-
Quartiermeister	154.-
Kesselschmied	176.-
Gefrierenlagewärter	160.-
Elektriker-Assistent	160.-
Materialverwalter	160.-
Schmierer	158.-
Heizer-Assistent	84.-

In bezug auf den Urlaub ist eine Verbesserung insofern eingetreten, als jetzt die Besatzung schon nach einem halben Jahre ununterbrochener Dienstzeit bei einer Reederei Anspruch auf Urlaub hat. u. z. für je 1 1/2 Monate Dienstzeit einen Tag.

Interessant ist, dass in der neuen Vereinbarung Bedingungen enthalten sind, denen ein Besatzungsmitglied genügen muss. Darauf sowie auf die Löhne des Bedienungspersonals kommen wir in der nächsten Nummer zurück.

Kollektivvertrag mit der Reederei Wilh. Wilhelmsen, Norwegen. (I.T.F.)

Die grosse norwegische Reederei Wilh. Wilhelmsen gehört dem Reederverband nicht an, sodass mit ihr separate Verhandlungen geführt werden müssen. Sie weigert sich früher, mit dem Seeleuteverband zu verhandeln, und es ist wohl dem schnell wachsenden Einfluss des norwegischen Seeleuteverbandes zu verdanken, dass die Firma gefügiger geworden ist.

Der Lohnvertrag enthält folgende Sätze:

	Kr.	Nach	
		<u>2 Jahren</u>	<u>4 Jahren</u>
Zimmermann	175.-		
Bootsmann	165.-		
Vollmatrose	148.-		
Leichtmatrose	84.-		
Jungmann	57.-		
Decksjunge	40.-		
Elektriker	350.-		
Pumpenwärter	175.-		
Motormann und Hilfskesselwärter	165.-		
Heizer	155.-		
Kohlenzieher und Schmierer	89.-		
Maschinenjunge	40.-		
Steward	290.-	305.-	326.-
Koch	200.-	225.-	
Hilfsjunge	45.-		
Salonjunge	40.-	50.-	
Messraumjunge	40.-		

Steward und Koch erhalten einen Extrazuschlag für zahlende Passagiere, die ihre Mahlzeiten im Salon und im Offiziersmessraum einnehmen.

	Steward pro Monat	Koch pro Monat
Bis 2 Passagiere	Kr. 24.-	Kr. 15.-
3 bis 4 "	" 30.-	" 20.-
5 " 10 "	" 50.-	" 30.-
11 " 14 "	" 80.-	" 45.-
15 " 16 "	" 90.-	" 50.-
17 und mehr	" 100.-	" 55.-

Sicherheit auf See. (I.T.F.) Kein Tag vergeht, ohne dass man nicht in den Zeitungen Nachrichten über die Seeuntüchtigkeit von Passagier- oder Frachtschiffen lesen könnte. Wir werden diese Frage künftig mit grösserer Aufmerksamkeit verfolgen als bisher. Von besonderem Interesse sind die Untersuchungen, welche in den Vereinigten Staaten und in England vorgenommen wurden und noch im Gange sind. Über das Feuer an Bord des Dampfers Morro Castle veröffentlichten wir bereits einige Stücke. Das Untersuchungsergebnis des "Senate Commerce Committee" der U.S. A. ist nunmehr bekannt geworden.

Die Besatzungen der Fahrzeuge Morro Castle und Mohawk waren unfähig. (I.T.F.) Das "Senate Commerce Committee", das die Tragödien des Dampfers "Morro Castle" vom September 1934 und des Schiffes "Mohawk" das einige Monate darnach sank, wobei 124 bzw. 45 Menschenleben verloren gingen, zu untersuchen hatte, erklärt, dass Offiziere und Mannschaften untauglich waren. Ferner erklärt es, dass sich die Ward-Linie um das Wohl der Fahrgäste und Seeleute überhaupt nicht kümmerte. Um die Wiederholung solcher Katastrophen zu verhüten, empfiehlt das Komitee dem Senat, den Londoner Vertrag aus dem Jahre 1929, in dem internationale Normen für die Sicherheit auf See aufgestellt sind und überdies auch eine schärfere Gesetzgebung betr. die Schiffsinspektion vorgeschrieben ist, zu ratifizieren.

(Wie man sich erinnern wird, ist Andres Furuseth, der Vorsitzende des Amerikanischen Seemanns-Verbandes, gegen eine Ratifikation des Vertrages von 1929. "Dieser Vertrag", so sagt er, "ist nichts anderes als das Werk der Reeder".)

x x
x

Die Untersuchungen in England.

Bei Behandlung des Subventionsgesetzes im englischen Parlament wurde der Handelsminister gezwungen, eine Untersuchung über die Ursachen des Verlustes von 4 Frachtschiffen: "Usworth", "Blairgowrie", "Millpost" und "La Orescenta", durchzuführen. Diese Untersuchung ist nun in vollem Gange. So unschlüssig der Minister bei seiner Zusage war, so energisch sind die Untersuchungsinstanzen.

Sie scheuen sich auch nicht, ihre Befugnisse zu überschreiten, indem sie Fragen zulassen, die nicht in direktem Zusammenhang mit den Fragen stehen, die sie zu untersuchen haben.

Die Untersuchung über das Fahrzeug "Usworth" ist beendet. Es heisst darin, dass die gesetzlichen Vorschriften eingehalten wurden, dass jedoch zwei Steuerleute, ausser dem Kapitän, nicht ausreichend waren. Es hätten 3 Steuerleute vorhanden sein müssen. "Es gab nicht genügend Spielraum für Sicherheit, dem Gesetz war jedoch Genüge geleistet".

Bei der Untersuchung über den Verlust des Schiffes "Blairgowrie" wurde offiziell mitgeteilt, dass jedermann zu jeder Zeit als Leichtmatrose angeheuert werden kann.

Ein 20jähriger Bursche wurde als Leichtmatrose beschäftigt, obwohl er nie auf See gefahren ist.

Als ein stellvertretender Superintendent des "Mercantile Marine Office" in Swansea vom Wrack-Kommissar Lord Merrivale gebeten wurde, eine Umschreibung von einem Seemann zu geben -- nach der Bemerkung, er wisse, was ein Mann an Land, ein Bergsteiger, ein Luftfahrer ist --, erwiderte der stellv. Superintendent: Ein Seemann ist, möchte ich sagen, /der dem Seemannsberuf nachgeht.

Darnach erwiderte Lord Merrivale: Ich behaupte nicht, dass man jemand einen Vorwurf machen kann, aber möglicherweise ist das System falsch. Hier ist ein Junge, der in aller Eile sich entschlossen hat, auf See zu gehen. Er lässt sich als Leichtmatrose anmustern und, die Folge davon ist, dass er um's Leben kommt.

/jemand

Beilagen

1. } "Hafenbetrieb"
2. } Aus den Organisationen.
3. } Koordination der Verkehrsmittel.
4.) REDAKTIONNELLER INFORMATIONSDIENST: Seeleute