

PERSBERICHT

TELEGRAMADRES: INTRANSFE-AMSTERDAM
 ZETEL: AMSTERDAM (HOLLAND), VONDELSTRAAT 61
 TELEFOONNUMMER 20186

Amsterdam,
 den 22. Juli
 1935.

No. 15.

VERZOEKE ONDERSTAANDE BERICHTEN OVER TE NEMEN ONDER BRONVERMELDING (I.T.F.)

Bevorstehende Kongresse.

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

Schwedische Seemanns-Föderation, Anfang September;
 Französische Transportarbeiter-Föderation, 20., 21. und 22.
 September in Levallois-Perret (Seine).

EISENBAHNER

Ein Anschlag auf die Lage der schweizerischen Eisenbahner. (I.T.F.)
 Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen scheint den Umstand, dass die monatlich bezahlten Arbeiter und Angestellten, die keine Beamten sind und nicht unter das Beamtenstatut fallen, zu einer Lohnverminderung auszunutzen, dadurch die Distanz, die bereits zwischen den Beamten und den beiden fraglichen Gruppen besteht, vergrössernd; gleichzeitig werden dadurch indirekt auch die Beamten betroffen. Nach dem Beamtenstatut sollen für die Arbeiter und Angestellten, die nicht im Beamtenverhältnis stehen, besondere Dienstvorschriften in Kraft gesetzt werden; trotz der eifrigen Anstrengungen des Verbandes hat er dies aber noch nicht durchzusetzen vermocht. Die Eisenbahnverwaltung hatte es damit keineswegs eilig, bis sie plötzlich Ende Juni eine Reihe von Reglementsentwürfen (diese gingen u.a. auch die nicht-beamteten Arbeiter und Angestellten an) herausbrachte und vom Schweizerischen Eisenbahnerverband verlangte, bis spätestens 20. Juli seine Bemerkungen dazu einzureichen. Die Vorschläge sehen in bezug auf die Löhne bedeutende Verschlechterungen vor; die Generaldirektion will einen Abbau von 20 bis 25% und noch mehr, durchsetzen. Auch der jährliche Urlaub soll verkürzt werden. Andererseits sind in dem Reglementsentwurf für die nicht im Beamtenverhältnis stehenden Angestellten die gleichen Pflichten wie für die Beamten vorgeschrieben; ferner wird ihnen jede Streikbewegung verboten.

Der Schweizerische Eisenbahnerverband hat gegen die kurze Frist, die man ihm zur Bekanntgabe seiner Meinung zu den Vorschlägen der Direktion gestellt hat, protestiert, mit der Begründung, dass es unmöglich sei, in so kurzer Zeit die Folgen abzuwägen, die sich aus den neuen Vorschriften ergeben.

Das Pensionsgesetz für die amerikanischen Eisenbahner. (I.T.F.).

Den gesetzgebenden Versammlungen der vereinigten Staaten sind neue Gesetzentwürfe über die Pensionsregelung für die Eisenbahner unterbreitet worden. Der Oberste Gerichtshof hat bekanntlich den früheren Gesetzentwurf für ungesetzlich erklärt, da nach seiner Ansicht die Befugnis des Kongresses, das Verhältnis zum Staate zu regeln, nicht auch das Recht mit sich brachte, eine Pensionsregelung zu treffen. Die beiden neuen Gesetzentwürfe zielen nun darauf ab, diese Schwierigkeit zu umgehen. Im einen wird dem Eisenbahnpersonal eine staatliche Pension bis zum Höchstbetrage von 120 Dollar monatlich zuerkannt. Bedienstete, die das Alter von 65 Jahren erreicht haben, sollen sich, ausser es ist besonders

vereinbart worden, dass die Betreffenden weitere 5 Jahre den Dienst ausüben können, pensionieren lassen. Pensionsberechtigt wären auch Bedienstete im Alter von 50 Jahren, sofern sie 30 volle Dienstjahre zurückgelegt haben. In diesem Falle würde die Pension für jedes Jahr, das noch bis zum 65. Lebensjahre fehlt, um 1/15 gekürzt werden. In der andern Gesetzvorlage ist angegeben, wie die Mittel für die Pensionsversicherung aufgebracht werden sollen. Zu diesem Zwecke werden 2% der Gehälter einbehalten, jedoch nur bei Einkommen bis zu \$ 300.-- monatlich; Beträge, die darüber hinausgehen, bleiben abzugsfrei. Die Gesellschaften haben nach dem gleichen System 4% beizutragen. Können die Gesetzentwürfe noch im Laufe des Juli erledigt werden, so treten sie am 1. September in Kraft, in diesem Falle aber werden Pensionen nicht vor dem 1. Dezember 1935 ausgezahlt.

Verhandlungen in Norwegen über die Arbeitszeit im Eisenbahnbetrieb. (I.T.F.) Der norwegische Eisenbahnverband ist gemeinsam mit den Organisationen des Verwaltungs- und Lokomotivpersonals an die Regierung herangetreten mit einem Antrag auf Änderung der Arbeitszeitbestimmungen. In einer am 20. Juni d. J. abgehaltenen Konferenz haben die Organisationen ihre Forderungen formuliert; diese zielen im Prinzip auf Einführung der 40-Stunden-Woche für das Personal in den Gehaltsgruppen 14 bis 19 (Streckenwärter bis Lokomotivführer) ab, sowie für die Dienststellenleiter, Zugabfertiger und Vorsteher im Güterabfertigungsdienst und Fahrkartenverkauf in Bahnhöfen. Eine Ausnahme wird für das Personal der Generaldirektion und der Verwaltungsbezirkstellen gemacht für die besondere Bestimmungen zu erlassen sind, während für die Werkstättenarbeiter die 40-Stunden-Woche auf Grund von in ihrem Falle anwendbaren Sonderbestimmungen eingeführt werden soll. In den Vorschlägen der Organisationen wird die Frage in allen Einzelheiten, den Anforderungen des Eisenbahndienstes entsprechend, geregelt. Nach diesen Vorschlägen würde die gewöhnliche Arbeitszeit 2 000 Stunden im Jahre betragen. Über diese Vorschläge werden zwischen der Direktion und den Personalorganisationen unter Berücksichtigung der bereits geltenden Vorschriften Verhandlungen stattfinden. Die Vorschläge beschränken sich lediglich auf die Regelung der Arbeitszeit; es darf angenommen werden, dass die Absicht ist, dass die Löhne unverändert beibehalten werden sollen und die Löhne keine der Arbeitszeitverkürzung entsprechende Senkung erfahren dürfen.

Die amerikanischen Eisenbahnerorganisationen verlangen Verstaatlichung der Bahnbetriebe. (I.T.F.) In einer gemeinsamen Versammlung haben sich die Vorstände von 21 wichtigen Eisenbahnverbänden der Vereinigten Staaten mit 19 gegen 2 Stimmen für die Verstaatlichung der Eisenbahnbetriebe ausgesprochen. In der diesbezüglichen Entschliessung wurde zur Begründung u.a. angeführt: "Gemeinschaftliches Eigentum und Betrieb der Eisenbahnen würde es möglich machen, die Eisenbahnen im Interesse eines wirksamen, sicheren und wirtschaftlichen Betriebes auszunutzen. Die Finanzierung eines Bundesnetzes durch die amerikanischen Bundesstaaten käme weniger teuer zu stehen und könnte auf vernünftiger Weise erfolgen als die öffentliche oder private Finanzierung einer Privatbahn. Die notwendige Zusammenarbeit der Eisenbahnen mit andern Verkehrsmitteln könnte nur dann im Interesse der Allgemeinheit vollzogen werden, wenn die Eisenbahnen in Gemeinschaftsbetrieb übergehen."

Man sieht also, dass die amerikanischen Eisenbahner etwas aus den Lektionen der Krise gelernt haben.

Ein neues Missgeschick für die Schlafwagengesellschaft in der Tschechoslowakei. (I.T.F.) Die internationale Schlafwagengesellschaft hat mit ihrem Personal in der Tschechoslowakei noch stets keinen Kollektivvertrag abgeschlossen und glaubt daher, sich ihrem Personal gegenüber alles herausnehmen zu dürfen. Dieses ist jedoch fast restlos im tschechischen Eisenbahnverband organisiert, der sein Bestes zur Wahrung der Interessen dieser Beschäftigten tut. Vor verschiedenen Gerichtsinstanzen wurden langwierige und zahlreiche Prozesse geführt und die Gesellschaft hat stets verloren. Im letzten Prozess, der zwei Jahre gedauert hat, handelte es sich um die Beträge, welche die Gesellschaft an den Pensionen für die Witwen ihrer Bediensteten einbehalten hat. Nun hat die Gesell-

schaft auch diesen Prozess verloren; sie wurde kostenfällig dazu verurteilt, die vorenthaltenen Beträge mit Zinsen rückzuvergüten. In einem Falle muss die Gesellschaft die Summe von 2.850 Kronen nachzahlen.

Verbesserungen für das Werkstättenpersonal bei den norwegischen Staatsbahnen. (I.T.F.). Im Jahre 1932 wurden die Regelungen betr. die Entschädigung von Werkstättenarbeitern bei Beschäftigung ausserhalb ihres Wohnortes beträchtlich verschlechtert; dies als Folge der s. Zt. durchgeführten besonders strengen Sparmassnahmen. Die Proteste der Eisenbahnerorganisationen gegen die Durchführung dieser Massnahmen halfen nichts. Der Vorstand hat jedoch mit der Direktion Verhandlungen eingeleitet, um wenigstens eine teilweise Rückgängigmachung der Massnahmen zu erwirken. Dabei forderte er eine Neuprüfung der Lage i. J. 1932. Die Verhandlungen haben nun zu dem schönen Resultat geführt, dass die Forderungen der Organisation zu einem grossen Teil erfüllt wurden.

Die Entmilitarisierung der spanischen Eisenbahner. (I.T.F.). Am 20. April d. J. wandte sich der Hauptvorstand des spanischen Eisenbahnerverbandes an den Kriegsminister mit dem dringenden Ersuchen, die Eisenbahner, welche am 7. Oktober 1934 infolge der früheren revolutionären Bewegungen militarisiert wurden, zu entmilitarisieren. Der Minister erklärte, er werde das Gesuch wohlwollend baldmöglichst in Erwägung ziehen. Im Juni nun wurde ein Erlass herausgegeben der die Demobilisierung der Eisenbahner vorsieht. Diese sind also wieder in den Genuss ihrer bürgerlichen Rechte getreten.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Lohnerhöhung von \$ 0.04 pro Stunde im Staate Ohio. (I.T.F.). In einem beim Distriktsgericht Ohio anhängig gemachten Schlichtungsverfahren wurde ein Spruch gefällt, wonach die Stundenlöhne der Mitglieder der Ortsgruppen Hamilton, Springfield und Lima (der amerikanischen Vereinigung des Personals der Strassen- und elektrischen Bahnen), die bei der Cincinnati and Lake Erie Bahn beschäftigt sind, um 4 Cents erhöht werden. Das Personal, das mit dem Arbeitgeber zu keiner Verständigung kommen konnte, hatte mit einem Streik gedroht. Der Richter hatte die Parteien vorgeladen und nach deren Anhörung erklärt: "Die Leute haben Anspruch auf Hilfe. Es steht ihnen allerdings frei, zum Streik zu greifen, dies würde aber bedeuten, dass die Bahn geschlossen werden muss, denn ich werde nicht zulassen, dass der Betrieb mit Streikbrechern aufrechterhalten wird." Der Richter empfahl eine Erhöhung des Stundenlohns um 4 Cents während einer Zeitdauer von 6 Monaten, mit Wirkung ab 1. Juni d. J. Sollte sich am Ende dieser Periode herausstellen, dass diese Erhöhung den Bestand des Unternehmens in Gefahr bringt, so würde er die Parteien zu neuen Verhandlungen vorladen. Die Empfehlung wurde akzeptiert. Der Grundlohn beträgt nun \$ 0.51 pro Stunde.

Die N.R.A. und die Kollektivverträge bei den amerikanischen Strassenbahnunternehmungen. (I.T.F.). Der vom Obersten Gericht der Vereinigten Staaten gefällte Spruch, wodurch die von der N.R.A. in Kraft gesetzten Codes aufgehoben wurden, berührt grösstenteils nicht die heutigen Arbeitsbedingungen bei den kommunalen und interkommunalen Verkehrsbetrieben. Vor der Ausarbeitung des Code für diese Betriebe (Transit Code) fand zwischen Vertretern der Arbeitgeber und der amerikanischen Vereinigung des Personals der Strassen- und elektrischen Bahnen eine Konferenz statt, die sich mit den Arbeitsbedingungen des Personals befasste. Es folgten darauf weitere Verhandlungen; auf Grund derselben wurden im Code Bestimmungen aufgenommen, durch die der Abschluss von Kollektivverträgen zwischen den Ortsgruppen der Gewerkschaft und den verschiedenen öffentlichen Verkehrsbetrieben, die Verbandsmitglieder beschäftigen, garantiert wurde. Die kommunalen und interkommunalen Verkehrsbetriebe gehören zu den wenigen grossen Industriezweigen, in denen derartige vorbeugende Massnahmen getroffen wurden, und sie haben sich nun in der Tat als sehr wertvoll erwiesen.

Die belgischen Kleinbahner verlangen Lohnerhöhung. (I.T.F.).

Der Hauptvorstand des belgischen Strassen- und Kleinbahnverbandes hat in seiner Sitzung vom 2. Juli beschlossen, vom Verkehrsminister zu verlangen, dass nunmehr die Lohnsenkung, nachdem der Lebenshaltungsindex die Zahl 653, bei der der letzte Abbau erfolgt ist, wieder erreicht, annulliert wird. Der Vorstand der Sektion Brabant hat andererseits eine Neuregelung der Löhne nach folgendem Verfahren vorgeschlagen:

Bei einem Index von 625, Erhöhung um 5 Franken täglich; bei 650: Erhöhung um 1 Frank täglich; bei 675: um 1 Frank, und so fort. (Jeweils bei 25 Punkten Steigerung ein Frank Lohnerhöhung.)

Lohnerhöhung für die im Londoner Güterverkehr beschäftigten Arbeiter. (I.T.F.). 1932 mussten sich die Londoner Strassenverkehrsarbeiter einen Lohnabbau gefallen lassen, der nun wieder gutgemacht wird. In einer gegen Ende Juni in London abgehaltenen Versammlung des englischen Transportarbeiterverbandes wurde mitgeteilt, dass sich der Londoner Schlichtungsausschuss (Metropolitan Joint Conciliation Board) mit der Aufhebung der 1932 durchgeführten Lohnsenkung einverstanden erklärt habe und ab dem ersten Zahltag im Juli die Löhne sämtlicher Güterverkehrsarbeiter im Londoner Grosstadtbezirk um 2 s. wöchentlich erhöht würden. Unter Berücksichtigung anderer Zugeständnisse des Ausschusses, worunter auch eine Erhöhung des Überstundenzuschlages, bedeute dies seit Januar d.J. eine Steigerung des Wocheneinkommens um 4 bis 10 s. Nach einer weiteren Mitteilung sind dem Verband in den letzten 5 Monaten nicht weniger als 9 000 neue Mitglieder aus dem Strassenverkehrsgewerbe beigetreten.

Der genannte Schlichtungsausschuss ist nur für Arbeitnehmer, die auf mechanisch betriebenen Fahrzeugen beschäftigt werden, zuständig. Der Verband hat mit dem Londoner Arbeitgeberverband der Fuhrunternehmer besondere Verhandlungen für die im Londoner Bezirk von ihnen beschäftigten 20 000 Fuhrleute, Stallwärter u.a. geführt und auch für diese Gruppe durchgesetzt, dass ab dem ersten Zahltag im Juli eine Lohnaufbesserung von 2 s. wöchentlich gewährt wird.

Verlängerung der Arbeitszeit für das Verkehrspersonal im englischen Brauereigewerbe beantragt. (I.T.F.). Der Arbeitgeberverband der englischen Brauer beantragte beim Verkehrsminister eine Änderung des Artikels 19 des Strassenverkehrsgesetzes, wonach sie die Arbeiter an den jedem Bankfeiertag vorausgehenden 12 und den darauf folgenden ersten 2 Arbeitstagen 12 Stunden, statt wie bisher 11, beschäftigen dürfen. Der Fall wurde am 14. Juni vor dem Gewerbegericht (Industrial Court) verhandelt, wo sich der englische Transportarbeiterverband, die Vereinigten Strassenverkehrsarbeiter Englands, und der Eisenbahnverband energisch gegen den Antrag wehrten. Auf Grund des Gutachtens des Gerichtes wird der Minister zur gegebenen Zeit eine Entscheidung treffen.

SEELIUTE

Die neue Vereinbarung in Norwegen. ¹⁾ (I.T.F.). Der neue norwegische Tarifvertrag enthält folgende Bestimmungen über die Befähigung der Schiffsleute.

	<u>Alter</u>	<u>Fahrtzeit</u>
Deckjunge	15 Jahre	-
Jungmann	16	12 Monate als Deckjunge. 24 " davon mindestens 8
Leichtmatrose	17	Monate als Jungmann 36 Monate, davon mindestens
Vollmatrose	20	12 Monate als Leichtmatrose.
Zimmermann	23	42 Monate (12 Monate als Zimmermann an Land werden angerechnet.
Bootsmann	22	42 Monate.
Kohlenzieher	18	
Heizer	20	18 Monate, davon 6 als Kohlen- zieher oder Maschinenjunge.
Donkeymann	22	30 Monate, davon 12 als Heizer
Rohrputzer	18	-
Motormann	21	30 Monate im Maschinenraum, davon 12 Monate als Rohrput-

zer oder 24 Monate in einer Schiffsmotorenwerkstatt und 6 Monate Fahrtzeit.
4 Jahre Lehrzeit an Land und 1 Jahr Fahrtzeit als Motormann o.ä.

Ein Schulschiffkurs wird mit 12 Monaten Fahrtzeit bewertet.

Als Vergünstigungen sind noch anzusehen, dass Tagelöhner eine Arbeitszeit von 8 Stunden haben zwischen 6 und 18 Uhr und dass die Reederei aufzukommen hat für die Reisekosten der Mannschaften von der Heuer-bzw. Anmusterungsstelle zum Hafen, wo sie ihren Dienst antreten. Wenn die Mannschaften nicht an Bord essen können, erhalten sie Kr. 2.50 pro Tag für Beköstigung.

- 1) In der vorigen Nummer des Presseberichtes setzten wir die neue Heuer der Kohlenzieher und Rohrputzer mit Kr. 83 ein; es handelte sich hier jedoch um einen Druckfehler im Vertrag. Die Heuer beträgt 85 Kr. (früher 82).

Die Heuern des Bedienungspersonals in Norwegen. (I.T.F.). Im neuen Vertrag sind auch die Heuern des Bedienungspersonals geregelt. Sie betragen:

a. Obersteward (Schnellschiffe)	4.000 Kr. pro Jahr
" " (auf anderen Passagierschiffen)	3.250 Kr. " "
Stewards	243 Kr. " Monat
b. 1. Koch (Schnellschiffe)	294 Kr. " "
1. " (auf anderen Passagierschiffen)	233 Kr. " "
2. "	175 Kr. " "
c. Koch auf Frachtschiffen	182 Kr. " "
d. Kochsmaat und Jungen	40 - 60 Kr. " "

Auf Frachtschiffen, die Passagiere mitführen, erhalten Steward und Koch 50 Öre Zuschlag pro Tag und Passagier.

Die Alterszulage beträgt nach 3- und 6-jähriger Dienstzeit für Oberstewards, Stewards und Köche Kr. 20.- bzw. Kr. 10 (also nach 6-jähriger Dienstzeit Kr. 30 insgesamt) pro Monat.

Die Uniformzulage beträgt für den Obersteward (falls Uniform im Dienst vorgeschrieben) Kr. 175 pro Jahr.

Befähigung:

Koch, öffentliche Stewardschule und 2 Jahre Fahrtzeit in der Kombüse;

Steward, öffentliche Stewardschule und 2 Jahre Fahrtzeit als Koch.

Bei Ausbildung im Hotel- und Restaurantfach entsprechende Verminderung der Fahrtzeit. Für Schulschiffkurs werden 12 Monate Fahrtzeit angerechnet.

Für die Amerikalinie sind ausser den obengenannten nachfolgende Chargen vorgesehen:

1. Bäcker, 1. Konditor, Schlächter	Kr. 282 pro Monat
2. Bäcker	Kr. 199 " "
Schlächtergehilfe	Kr. 135 " "
Kochslehrlinge	Kr. 70 " "

Die Heuern der Kellner, Kellnerinnen u.s.w. sind sehr verschieden. Die Kellner der Bergenske Dampskibsselskab (1. Klasse) erhalten Kr. 110 (früher Kr. 72) pro Monat nebst 10 % Bedienungsgeld. Kellnerinnen Kr. 90 (früher 60) nebst 10 % Bedienungsgeld.

Gemeinsames Vorgehen der norwegischen Seeleute und Offiziere.

(I.T.F.). Die norwegischen Organisationen der Seeleute, Maschinisten und Deckoffiziere haben gemeinsam eine Bewegung eingeleitet, um für die nächste Saison den Abschluss eines Kollektivvertrages zur Regelung der Arbeitsbedingungen im Walfischfang durchzusetzen. Solange mit der Reeder-Vereinigung für den Walfischfang kein Vertrag abgeschlossen wurde, darf sich niemand auf den südlichen Gewässern für den Fang anmustern lassen. Jedes schriftliche Vertragsangebot muss der in Betracht kommenden Organisation zur Kenntnis gebracht werden.