



# PRESSEBERICHT

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

No. 11

den 25. Mai  
1936.

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

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

## KONGRESSE.

- Englische Eisenbahnangestellte (R.C.A.), vom 24. bis 28. Mai in Torquay.  
Polnische Transportarbeiter, am 31. Mai und 1. Juni in Warschau.  
Norwegische Eisenbahner, am 3. Juni und folgende Tage in Oslo.  
Schwedische Eisenbahner, vom 7. bis 13. Juni in Stockholm.  
Norwegische Lokomotivbedienstete, am 12. und 13. Juni in Arendal.  
Schwedische Lokomotivbedienstete, vom 15. bis 17. Juni in Stockholm.  
Holländische Transportarbeiter, am 23. Juni und folgende Tage in Rotterdam.  
Rumänische Eisenbahner, am 28. und 29. Juni in Bukarest.  
Skandinavische Transportarbeiter-Föderation, am 29. und 30. Juni in Oslo.  
Englische Transportarbeiter (N.U.R.), am 6. Juli und folgende Tage in Hull.  
Belgische Strassenbahner, vom 1. bis 3. August in Antwerpen.

## EISENBAHNER.

Die kanadischen Eisenbahner fordern Verminderung des erlittenen Lohnabbaues. (I.T.F.) Das kanadische Eisenbahnpersonal musste sich seit 1931 wiederholt eine Lohnherabsetzung, insgesamt von 20%, gefallen lassen. Diese Senkung wurde am 1. November 1933 auf 15% reduziert, mit dem Vorbehalt, dass die Vertragsteile nach dem 1. September 1934 unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 30 Tagen Veränderungen im Prozentsatz beantragen können. Nach dem 1. September 1934 haben neue Verhandlungen stattgefunden, bei denen man sich darauf einigte, dass der Abbau ab 1. Januar bis 30. April 1935 12% betragen sollte und dass darnach nur noch 10% vom Grundlohn abzuziehen wären. Dabei wurde noch bestimmt, dass die Parteien nach dem 1. Juli 1935, wieder unter Einhaltung einer 30tägigen Kündigungsfrist, Veränderungen verlangen könnten. Momentan sind Verhandlungen zwecks weiterer Ermässigung der Lohnsenkung im Gange.

Französische Eisenbahner fordern 3 Wochen bezahlten Erholungsurlaub. (I.T.F.) Da die Urlaubsbestimmungen der französischen Eisenbahner weniger günstig sind als die für die übrigen öffentlichen Bediensteten, wie Gemeindearbeiter, Post-, Polizei- und viele Strassenbahnangestellte, die alle 3 bis 5 Wochen Urlaub im Jahr haben, haben ihre Gewerkschaften nunmehr eine gemeinsame Forderung auf Gewährung eines dreiwöchigen bezahlten Erholungsurlaubes gestellt.

Die australischen Eisenbahner appellieren an das Publikum. (I.T.F.) Die australische Eisenbahnerorganisation hat zu einer neuen Methode gegriffen, um für die Eisenbahner bessere Arbeitsbedingungen durchzusetzen. Unter dem reisenden Publikum werden Flugblätter mit den Beschwerden der Eisenbahner verteilt. Es wird darin u.a. darauf aufmerksam gemacht, dass man gewöhnlich junge Leute, die 21 Jahre alt

werden entlässt und älteren Bediensteten, bevor sie ihr 10. Dienstjahr zurückgelegt haben (wodurch sie Anspruch auf Festanstellung erwerben würden), kündigt, um sie darnach wieder als Nichtfestangestellte in Dienst zu nehmen. Ferner werden in dem Flugblatt die Forderungen der Eisenbahnen näher begründet.

Ein Erfolg der Eisenbahner in Nicaragua. (I.T.F.) Da die bei der Staatsbahn von Nicaragua beschäftigten Bediensteten mit einer Streikerklärung drohten, hat die Regierung eine 10%ige Lohnaufbesserung zugestanden.

Eisenbahnerstreik in Mexiko. (I.T.F.) Am 18. Mai traten 50 000 mexikanische Eisenbahner in den Streik. Derselbe hat politische Ursachen und ist auf eine Differenz zwischen dem Präsidenten Cardenas und der Arbeiterschaft zurückzuführen. Das Bundesschlichtungsamt hat den Streik für ungesetzlich erklärt und der Verkehrsminister hat Massnahmen ergriffen, um den Verkehr mittels Frachtautos aufrecht zu erhalten. Da der Streik für ungesetzlich erklärt wurde, hat dies zu bedeuten, dass der Lohn während der Dauer des Streiks nicht ausgezahlt wird. Inzwischen haben die Streikenden nach einem dringenden Appell, den Präsident Cardenas an sie richtete, im Einvernehmen mit der Organisation die Arbeit wieder aufgenommen, sich gleichzeitig das Recht vorbehaltend, die nötigen Massnahmen zu treffen, damit ihre Forderungen besprochen werden.

Der Eisenbahnerstreik in Griechenland. (I.T.F.) Im Zusammenhang mit dem zum 13. Mai d. J. in Griechenland proklamierten Generalstreik hat die griechische Regierung das Eisen- und Strassenbahnpersonal mobilisiert, was bedeutet, dass das Personal den Kriegsgesetzen unterstellt wird.

Entlassung von Eisenbahnpersonal in Danzig. (I.T.F.) Die Direktion der polnischen Staatsbahnen, die auch die Danziger Eisenbahnen verwaltet, hat vorgeschlagen, dass ausser den bisher üblichen 4 Feierschichten im Monat noch eine fünfte eingeführt werden soll. Die vier Feierschichten wurden seinerzeit eingeführt, um Entlassung von Personal zu verhüten. Die Eisenbahndirektion behauptet, es sei ein Überschuss von ca. 400 Lohnempfängern vorhanden.

Die freigewerkschaftliche Eisenbahnerorganisation (Verband Danziger Eisenbahn- und Hafenausschussbediensteten) hat den Vorschlag der Direktion gründlich untersucht. Sie ist der Auffassung, dass die endgültige Regelung der Entlassungsfrage zu begrüssen sei, erklärt jedoch die Übernahme weiterer Lasten durch die Einlegung neuer Feierschichten für die Arbeiter als untragbar. Die Eisenbahnarbeiter haben durch die freiwillige Übernahme von unbezahlten Feierschichten bewiesen, dass sie im Interesse des Betriebes und der Kollegen, die entlassen werden sollten, bereit sind, Opfer zu bringen, wenn man aber bedenkt, dass diese 5 Feierschichten eine Einkommensbeschneidung von fast einem vollen Wochenlohn bedeuten und dass trotz der Guldenabwertung die Lebenshaltung um gut 30% verteuert wurde, ist es klar, dass dem Personal keine weiteren Lasten mehr zugemutet werden können.

#### SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Studienkommission zwecks Aufnahme der Bediensteten bei den Kraftverkehrslinien in die Pensionsversicherungskasse der Kleinbahner in Frankreich. (I.T.F.) Man scheint in Frankreich bei den höchsten behördlichen Stellen eingesehen zu haben, dass man auch die Kleinbahner und Strassenverkehrsbediensteten bei der Regelung von Angelegenheiten, die ihre Interessen berühren, hinzuziehen sollte. Es ist nun eine dem Ministerium für Öffentliche Arbeiten unterstellte Studienkommission eingesetzt worden, die über die Frage der Aufnahme der Kraftverkehrsbediensteten in die Pensionsversicherungskasse für Kleinbahner ein Gutachten abzugeben hat. In dieser Kommission sind unsere beiden Organisationen, nämlich der Transportarbeiterverband (für Strassenbahn- und Autobusangestellte) und der Eisenbahnerverband (für die Neben- und Kleinbahner) vertreten.

Lohnaufbesserung für Einmannwagen- und Omnibusführer in Hamilton (Kanada). (I.T.F.) Das Schlichtungsamt für Einmannwagen- und Omnibusbedienstete in Hamilton (Ontario) hat den Bediensteten durch Schiedsspruch eine Lohnaufbesserung von 4 Cents pro Stunde zugesprochen, so dass der Stundenlohn 58 Cents beträgt. Die Verhandlungen wurden im Februar aufgenommen, der Spruch wurde am 16. März gefällt; die Aufbesserung wird rückwirkend ab 1. November v. J. gewährt. Sie macht einen jährlichen Gesamtbetrag von ca. 35 000 Dollar aus. Etwa 300 Bedienstete kommen in den Genuss derselben.

Für die betreffenden Gruppen ist gleichzeitig statt der bisherigen 40-Stunden-Woche die 44 Stunden-Woche eingeführt worden.

Löhne und Arbeitsbedingungen der Kopenhagener Touristenwagenlenker. (I.T.F.) Für die Touristenwagenlenker Kopenhagens ist ein am 2. Mai d. J. in Kraft getretener Vertrag abgeschlossen worden, wonach der Wochenlohn Kr. 85,00 beträgt. Für einzelne Tage wird Kr. 14.--, für einzelne Feiertage Kr. 17.-- täglich bezahlt. Überarbeit nach 21 Uhr wird mit 2 Kr. pro Stunde vergütet, wenn der Chauffeur bis zu dieser Zeit 125 km gefahren hat. Bei grossen Auslandsfahrten erhält der Chauffeur einen Zuschlag von 10 Kr., bei grossen Fahrten innerhalb der Landesgrenzen 8 Kr. pro Tag. Bekommt er während der Fahrt volle Verpflegung, so werden obenerwähnte Zuschläge auf Kr. 4.-- bzw. Kr. 2.-- herabgesetzt. Der Chauffeur hat Anspruch auf einem freien Tag wöchentlich.

Die Dienstkleidung wird vom Unternehmer gestellt. Wird keine Dienstkleidung getragen, so bekommt der Chauffeur dafür eine Vergütung von Kr. 0,50 pro Fahrttag.

Der Vertrag ist bis 1. März 1938 gültig, kann aber schon 1937 gekündigt werden, falls die Indexziffer am 1. Oktober 1936 mindestens um 6 Punkte höher oder niedriger als die vom 1. Januar 1936 ist.

Der neue Vertrag der dänischen Lastkraftwagenlenker. (I.T.F.) Die Lastkraftwagenführer Dänemarks haben einen neuen Vertrag für das ganze Land abgeschlossen. Die wichtigsten Bestimmungen dieses Vertrages sind folgende:

Die Arbeitszeit ist auf 8 Stunden täglich festgesetzt worden. Der Unternehmer kann verlangen, dass der Chauffeur eine Viertelstunde vor Anfang der normalen Arbeitszeit anwesend ist, in welchem Falle aber ein Zuschlag von Kr. 2,50 wöchentlich bezahlt werden muss. Der Wochenlohn beträgt Kr. 59,50; vom 1. März 1937 ab Kr. 60,50. Werden Chauffeure gegen Tagelohn beschäftigt, so sind sie mit Kr. 10,35 pro Tag zu entlohnen; handelt es sich um halbe Tage (4 Stunden), so erhalten sie Kr. 5,20. Überarbeit wird mit einem Zuschlag von 25% für die erste Stunde, von 33 1/3% für die zweite, 50% für die dritte und 100% für die vierte Stunde vergütet. Arbeit, die vor Anfang der normalen Arbeitszeit ausgeführt werden muss, wird mit einem Zuschlag von 40% entschädigt. Arbeit an Sonn- und Feiertagen wird mit einem Lohnzuschlag von 70% bis 17 Uhr, nach 17 Uhr mit einem solchen von 100% vergütet.

Der neue Vertrag ist bis 1. März 1938 gültig.

Forderungen der Londoner Kraftdroschkenführer. (I.T.F.) Die Londoner Taxameterfahrer hielten am 24. April eine Massenversammlung ab, wo der Ausschuss für das Kraftdroschkengewerbe beim Transportarbeiterverband Vorschläge für einen neuen Vertrag mit den Arbeitgebern unterbreitete. Nach den dort angenommenen Vorschlägen soll gefordert werden: eine Erhöhung der Provision an den Einnahmen auf 40%; Entschädigung des Lohnausfalles infolge Pannen, Unglücksfällen u. dgl. durch die Unternehmer mit 1 s. 6 d. pro Stunde oder 12 s. pro Tag; Zahlung einer Provision von 50% an allen Bank- und gesetzlichen Feiertagen. Den Wagenwäschern soll pro Taxameter 1 s. 3 d. oder ein Mindestwochenlohn von £3.15.- gezahlt sowie ein jährlicher Erholungsurlaub von einwöchiger Dauer unter Fortzahlung des Lohnes gewährt werden.

Der Kampf der Pariser Kraftdroschkenführer. (I.T.F.) In den letzten Wochen waren nach dem Taxistreik ständig Verhandlungen zwischen den Arbeitnehmern, Arbeitgebern und den Behörden im Gange. Am 5. Mai fand eine Konferenz unter dem Vorsitz des Arbeitsministers statt, wo es zu einer Vereinbarung kam, um dem Tarifstreit ein Ende zu machen. Es handelte sich hier hauptsächlich um die den Chauffeuren infolge der Tarifiermässigung zu zahlende Entschädigung, die für die Arbeitnehmer bei den Wagenvermietern auf 2 Franken, für die bei den übrigen Kraftdroschkenbetrieben auf Fr. 1,50 täglich zuzüglich Zuschläge für Retourfahrten und Gepäck festgesetzt wurden. Wie die Tagespresse zu melden weiss, halten sich aber eine Reihe von Unternehmern nicht an ihre Zusagen in obenerwähnter Konferenz, sodass die Unzufriedenheit unter den Taxameterfahrern ständig zunimmt. In manchen Garagen wurde verweigert, auszufahren.

#### SEELEUTE.

Abschluss eines neuen Vertrages für die holländische Heringfischerei. (I.T.F.) Nach langwierigen Verhandlungen mit dem Reederverein ist für die Heringfischerei ein neuer Vertrag zustande gekommen, der von den Mitgliederversammlungen angenommen worden ist.

Der Garantielohn beträgt für den Matrosen nach wie vor hfl. 14.-- pro Woche, für die anderen Bemannungsmitglieder ist er entsprechend geregelt. Fortan werden Frischheringsfischerei und Salzheringsfischerei ein Ganzes bilden. Sobald die Frischheringsfischerei anfängt (d. h. wenn Eis für die Aufbewahrung und Bearbeitung der frischen Heringe eingenommen wird) erhöht sich die Gesamtsteuer, die sonst 22% des Bruttoerlöses ausmacht, um 2 1/4% desselben. Ab 16. Dezember folgt man jedoch einer anderen Berechnung. Dann wird der Matrosenanteil am Bruttoerlös von 1,6% auf 1,85% erhöht und danach richten sich dann wieder die Steuern der anderen Besatzungsmitglieder. Der Steuermann bekommt 1 1/4 mal die Steuer eines Matrosen, der Maschinist 1 3/8 mal, der Heizer die gleiche Steuer. Diese Bestimmungen gelten sowohl für die Fischerei im Ärmelkanal wie für die Fischerei auf den Binnenseen.

Aufgrund einer Regierungsverordnung muss ein Heringsschiff zwischen zwei Reisen zweimal 24 Stunden im Hafen liegen bleiben. Die Besatzung soll während dieser Zeit mindestens 24 Stunden Freizeit bekommen.

Wenn ein Schiff die Fänge anderer Schiffe an Land bringt (neben dem eigenen Fang) so bekommt die Besatzung dafür den sogenannten Jagelohn. Dieser beträgt 5% des Bruttoerlöses; dieser Anteil wird jedoch vom Anteil der Besatzung der Schiffe abgezogen, deren Fang das sog. Jageschiff an Land bringt.

Für die Fischerei im Frühling (wenn die Anzahl Netze beschränkt ist) gelten ungefähr die gleichen Bedingungen wie im Vorjahre. Für Scheveningen ist jedoch vereinbart worden, dass die Besatzung von Anfang an um einen Mann erweitert wird.

Der Vertrag gilt für 1936.

Die Lage im Walfang. (I.T.F.) Im Vorjahre gelang es den norwegischen Verbänden der Seeleute, Steuerleute und Maschinisten, die norwegische und anderen Walfanggesellschaften zu zwingen, mit ihnen einen Lohnvertrag abzuschliessen, in welchem auch die sonstigen Arbeitsbedingungen geregelt wurden. Der Vertrag galt für alle am Walfang im Südlichen Eismeer beteiligten Gesellschaften und richtete sich nach den Fangergebnissen der einzelnen Gesellschaften; über den Umfang der Fänge hatten die Gesellschaften unter sich eine freiwillige Abmachung getroffen. Nun hat es aber sehr stark den Anschein, dass die Gesellschaften sich für die kommende Saison über die gleiche Produktionsverteilung wie voriges Jahr nicht einigen können; das würde eine unbeschränkte Abschachtung im Südlichen Eismeer und somit eine vollständigen Zusammenbruch mit sich bringen. Die Organisationen der Seeleute haben es deshalb für notwendig gehalten, die bestehende Übereinkunft zum 31. Mai zu kündigen und sie haben den Gesellschaften mitgeteilt, dass sie nur dann mit ihnen verhandeln wollen, wenn sie zwei Hauptfragen gelöst haben: 1. Regulierung des Fanges sowohl in bezug auf die Festsetzung einer Quote für jede einzelne Gesellschaft als in bezug auf die Fangzeit (1. Dezember bis 15. März) und 2. Anmusterung einer norwegischen Besatzung für sämtliche Expeditionen nach dem Südlichen Eismeer. Soweit die norwegischen Gesellschaften in Frage kommen, kann die Regierung die Quoten auf dem Wege der Verordnung festsetzen, aber die ausländischen Gesellschaften fallen nicht unter das norwegische Gesetz. Die norwegischen Organisationen der Seeleute haben deshalb beschlossen, die Anmusterung einfach einzustellen, falls die Gesellschaften nicht bereit sein sollten, an einer Regelung mitzuarbeiten. Die Produktionseinschränkung ist nicht nur für die Aufrechterhaltung der Löhne und Arbeitsbedingungen nötig, sondern auch um den Walbestand und den Walfang als lohnendes Gewerbe zu schützen.

BUCHSTABE:  
(BEI ANTWORTSCHREIBEN BITTE BUCHSTABE  
ANGEBEN)

AMSTERDAM-W. (HOLLAND) 5. Juni 1936  
VONDELSTRAAT 61

## PRESSEKOMMUNIQUE

### EIN INTERNATIONALES FORDERUNGSPROGRAMM FÜR KRAFTFAHRER

Verbesserung der Arbeits- und Ruhezeit ist im Interesse  
der Oeffentlichkeit notwendig.

Am 4. und 5. Juni tagte in Amsterdam eine aus Vertretern der der ITF angeschlossenen Transportarbeiterverbänden zusammengesetzte Kommission, um einen vom Sekretariat der ITF ausgearbeiteten Entwurf eines internationalen Forderungsprogramms für Kraftfahrer zu besprechen. Dieser Entwurf soll an Stelle des seit dem Jahre 1927 bestehenden Forderungsprogramms treten, das als Grundlage von Besprechungen in den zuständigen Stellen des Völkerbundes und als Leitfaden zu gesetzlichen Massnahmen in verschiedenen Ländern diente, doch jetzt einer Erneuerung bedarf.

Das neue Programm enthält Forderungen betreffend die Ausbildung von Kraftfahrern, Ausstellung von Führerscheinen, Arbeitsbedingungen (darunter eine Forderung nach 40-Stundenwoche), Verantwortlichkeit bei Unfällen, den Zustand der Fahrzeuge, der Garagen, der Fahrbahnbeleuchtung etc.

An den Besprechungen nahmen folgende Mitglieder der Kommission teil: J. Garcias (Frankreich), H. Leuenberger (Schweiz, Oesterreich und Ungarn), C.G.T. Sormani (Holland und Belgien), J.A. Mårdh (skandinavische Länder), H.E. Clay (Grossbritannien), E. Jaccoud (Frankreich, Vorsitzender der Kraftfahrersektion) und N. Nathans (Sekretär, Vertreter der Ländergruppe Tschechoslowakei, <sup>Polen</sup> V. Brodecký und Spaniens Carlo Hernández waren verhindert, doch hatten schriftliche Anträge geschickt. (Wegen der Streiks der Pariser Lastkraftfahrer musste Garcias, der Führer dieser Gruppe ist, die Sitzung vorzeitig verlassen.)

Das Sekretariat der ITF hat gleichzeitig die Ermächtigung bekommen die Frage der Arbeitszeit der Kraftfahrer auf der kommenden Konferenz der Kraftfahrersektion, der der Entwurf zur definitiven Genehmigung vorgelegt werden wird, behandeln zu lassen. Das geschieht im Zusammenhang mit dem Auftrag, den das Internationale Arbeitsamt erhalten hat, dieser Frage Aufmerksamkeit zu widmen. Vertreter der Kraftfahrer verschiedener Länder werden dann auf Grund der Praxis und zur Aufklärung des Publikums die Notwendigkeit besserer Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen im Interesse der öffentlichen Verkehrssicherheit aufzeigen. Die Konferenz wird zu geeignetem Zeitpunkt und auf geeignetem Ort stattfinden, es werden zu ihr Vertreter der Völkerbundstellen, Regierungen und der Presse eingeladen, damit auf diese Weise das Zustandekommen einer internationalen Regelung auf dem Wege des Internationalen Arbeitsamtes so viel als möglich gefördert wird.