



PRESSEBERICHT

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

No. 21
den 12.
Oktober
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.)

Entschliessung der Hafendarbeiter- und Seemannssektionen der I.T.F.
Am 1. und 2. Oktober, am Tage vor der Internationalen Seemannischen Konferenz, tagten in Genf die Sektionen der Hafendarbeiter und Seeleute der I.T.F. in einer gemeinsamen Sitzung. Es waren anwesend Vertreter aus England, Frankreich, Holland, Dänemark, Norwegen, Schweden, Japan und Belgien, sowie der Internationale der Schiffsoffiziere. U. a. wurde untenstehende Entschliessung über die Verwendung kleiner Motorschiffe in der Küstenschifffahrt angenommen:

"Die gemeinsame Sitzung der Sektionen der Hafendarbeiter und Seeleute der I.T.F. heisst den Bericht des Sekretariats über die Verwendung kleiner Motorschiffe gut. Sie ist der Auffassung, dass sich das Sekretariat mit den angeschlossenen Organisationen in Verbindung setzen sollte, um nähere Informationen über die Küstenschifffahrt einzuholen, insbesondere über

- a) die Zahl der beschäftigten Besatzungsmitglieder und den Stand der Organisation;
- b) die Kollektivverträge, Löhne und sonstige Arbeitsbedingungen;
- c) die Bemannung;
- d) das Laden und Löschen durch Hafendarbeiter oder Besatzungen;
- e) die Frachtraten;
- f) das Verhältnis unter den Reedern, Kapitänen, Maklern, Absendern und Empfängern; sie

beschliesst, dass eine Kommission, bestehend aus Vertretern Grossbritanniens, Hollands, Norwegens, Schwedens und Dänemarks sowie je einem Vertreter der beiden Internationalen (der I.T.F. und der Internationale der Schiffsoffiziere) eingesetzt wird,

dass, soweit die Sicherheit auf See, das Rettungsgerät und die Unterkunft an Bord in Frage kommen, das Internationale Arbeitsamt ersucht werde, die zur Vorbereitung eines internationalen Übereinkommensentwurfes nötigen Massnahmen zu treffen,

dass alle Verbände, welche Seeleute und Hafendarbeiter organisieren, besonderes Augenmerk auf die Organisation der in der Küstenschifffahrt beschäftigten Arbeitnehmer richten,

dass die I.T.F. und die Internationale der Schiffsoffiziere im Hinblick auf die zu eröffnende Werbekampagne die angeschlossenen Verbände fortwährend über die Lage und die Entwicklung in den verschiedenen Ländern auf dem laufenden hält,

dass zur gegebenen Zeit eine weitere Sitzung von Vertretern der Organisationen, die in der Küstenschifffahrt interessiert sind, einberufen wird."

EISENBAHNER

Aufhebung der Dekretgesetze für pensionierte Eisenbahner in Frankreich (I.T.F.) Nach langwierigen Verhandlungen zwischen dem französischen Eisenbahnverband, Abteilung für Pensionierte, und den Eisenbahnen hat der Minister für öffentliche Arbeiten dem Verwaltungsrat mitgeteilt, dass die Dekretgesetze betreffend die Pensionierten mit Wirkung ab 1. Oktober d. J. aufgehoben werden.

Auf Drängen der Gewerkschaftsvertreter ist am 30. September auf die Pensionen eine à conto-Zahlung geleistet worden. Diese betrug Fr. 50.-- für die 1.000 Franken vierteljährlich nicht überschreitenden Pensionen und Fr. 75.-- für alle übrigen.

Neuer Kollektivvertrag für das Personal im Güterdienst bei den französischen Eisenbahnen (I.T.F.) Die für das Güterpersonal der französischen Eisenbahnen getroffene Vereinbarung, die bis 16. Juli d. J. rückwirkend ist, sieht folgende Löhne vor:
6 Franken pro Stunde für die Transportarbeiter; 6,30 Franken pro Stunde für Stauer, Fr. 6,60 für Vorarbeiter. Nacharbeit wird mit einem Stundenzuschlag von Fr. 0,50 vergütet.

Die Arbeitgeber garantieren für 8stündige Beschäftigung im Tag während 6 Monaten. Soweit Überstunden geleistet werden dürfen, sind diese mit einem Zuschlag von 33% zu entschädigen; grundsätzlich ist aber Überstundenarbeit untersagt.

Arbeitern, die der Unbill der Witterung ausgesetzt sind, werden warme Getränke sowie entsprechende Kleidung verabreicht.

Aufhebung sämtlicher Lohnabzüge bei den südafrikanischen Eisenbahnen (I.T.F.) Die an den Löhnen der südafrikanischen Eisenbahner vorgenommenen Lohnabzüge sind bereits vor einiger Zeit rückgängig gemacht worden, jedoch nicht die sog. Verantwortlichkeitsprämie. Die Organisation hat nun nach langwierigen Verhandlungen, die schliesslich unter Leitung des zuständigen Ministers geführt wurden, folgenden Erfolg erzielt:

- 1.) Die sog. Verantwortlichkeitsprämie wird wieder eingeführt;
- 2.) Diese Prämie wird bis 31. März 1939 gezahlt.
- 3.) Die Eisenbahnerorganisation verpflichtet sich, bis 31. März 1939 keine die Lohn- und Arbeitsbedingungen betreffenden Forderungen mehr einzureichen.

Die Vereinbarung sieht demnach eine restlose Aufhebung der 1932 durchgeführten Senkung des Einkommens insofern vor, als nun auch die Verantwortlichkeitsprämie in Höhe von 5% wieder in Kraft gesetzt wurde. Der Betrag dieser letzteren Errungenschaft beläuft sich auf insgesamt 2 1/2 Millionen Pfund Sterling.

Lohnverhandlungen in Norwegen (I.T.F.) Am Montag, den 21. September haben in Norwegen die Verhandlungen über die neue Gehaltsordnung der Staatsbeamten, also auch der Eisenbahner, begonnen. An diesen Verhandlungen sind 60.000 Personen mit einem Gesamtverdienst von 180 bis 190 Millionen Kronen interessiert. Man macht sich auf schwierige Verhandlungen von langer Dauer gefasst, weil eine Unzahl von Einzelheiten geregelt werden muss. Beabsichtigt ist, die neue Regelung ab 1. Juli 1937 in Kraft zu setzen. Die Verhandlungen wurden auf Antrag der gewerkschaftlichen Organisationen, die ein Forderungsprogramm eingereicht hatten, eingeleitet.

Verhandlungen für das Hilfspersonal im Bezirk Oslo (I.T.F.) Seit Juni werden zwischen der norwegischen Staatsbahndirektion und dem Eisenbahnerverband wegen Abschluss eines Kollektivvertrages für das Hilfspersonal im Bezirk Oslo Verhandlungen geführt, soweit dasselbe nicht unter die für das Hilfspersonal getroffene Vereinbarung fällt. Die Verhandlungen verliefen ergebnislos, obgleich man versucht hat, die Parteien auf dem Schlichtungswege und durch Teilverhandlungen zu einigen. Die Folge war, dass der Verband die Arbeitsstellen des Personals gekündigt hat, was gleichbedeutend mit einer ersten Streikandrohung ist. Durch diese Massnahme wird das obligatorische Schlichtungsverfahren eingeleitet. Verläuft auch dieses ergebnislos, so wird die Arbeit niedergelegt. Die Kündigungen wurden zum 15. Oktober eingereicht.

Die Arbeitszeitregelung in Argentinien (I.T.F.) Eine Gruppe sozialistischer Parlamentsmitglieder hat dem Parlament eine interessante Gesetzworlage über die Arbeitszeit im Eisenbahnbetrieb unterbreitet. In dieser Vorlage wird im allgemeinen eine Arbeitszeitbegrenzung auf 40 Stunden in der Woche vorgeschlagen, jedoch soll das Personal, das mit den Zugkontrollapparaten beschäftigt ist, die mit der Sicherheit und der Verkehrsregelung in direkter Verbindung stehen, die 36-Stundenwoche (6 Stunden im Tag) haben, ferner die Telegraphisten in den Büros, wo jeder Bedienstete in

einer achtstündigen Dienstschrift im Durchschnitt 2.800 Worte behandelt oder in den Büros, wo die Arbeit beständige Anspannung erfordert, schliesslich die Bediensteten, die ungesunde Arbeit verrichten, gleichgültig ob das Ungesunde eine Folge der Art der Arbeit, des Arbeitsortes oder der Gegend selber ist. Die Arbeitszeit kann 48 Stunden in der Woche oder 8 Stunden im Tag betragen für das Bahnhofspersonal im allgemeinen, für die Lokomotivbediensteten, die Schaffner, das Schlaf- und Speisewagenpersonal und einige andere Gruppen.

Vorgeschlagen ist ausserdem, dass je 50 Minuten Arbeit zwischen 21 Uhr und 6 Uhr als eine volle Arbeitsstunde zu betrachten sind, dass die ganze Tagesschrift 12 Stunden nicht überschreiten darf, dass die Dienstunterbrecher im Tag mindestens 1 1/2 Stunden ausmachen müssen, dass Ueberstunden mit einem Zuschlag von 50% auf den Normallohn und mit 100%, wenn sie auf einen Feiertag fallen, zu vergüten sind. Schliesslich wurde noch vorgeschlagen, dass das gesamte Personal in den Genuss von 30 Tagenⁿ bezahlter Ferien im Jahr gelangen soll.

Das Rangierpersonal bei den englischen Eisenbahnen hat zu viel Überstunden zu leisten (I.T.F.) "The Railway Review", das Verbandsblatt (N.U.R.) der englischen Eisenbahner macht auf den stets allgemeiner werdenden Brauch aufmerksam, vom Rangierpersonal auf den grossen Rangierbahnhöfen so viel Überstunden zu verlangen, dass diese Leute vielfach Wochen hintereinander 12 Stunden im Tag arbeiten müssen. Von den Gefahren, die solche Praktiken für den Gesundheitszustand der Betreffenden bedeuten, ganz abgesehen, ist ein solches System auch deshalb verwerflich, weil dadurch kein neues Personal angestellt wird. Die örtlichen Beschwerdeausschüsse werden aufgefordert, gegen diese Missbräuche aufs energischste zu protestieren und über die Einhaltung der Vertragsbestimmungen zu wachen, wonach Überstundenarbeit möglichst eingeschränkt werden muss.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Erneuerung des Kollektivvertrages bei der Genfer Strassenbahngesellschaft (I.T.F.) Der für die Genfer Strassenbahngesellschaft gültige Tarifvertrag, der mit knapper Not 1934 auf zwei weitere Jahre verlängert worden war, läuft Ende 1936 ab. Er sah eine 6monatige Kündigungsfrist vor. Mit Rücksicht auf die Unsicherheit in bezug auf die zu erwartenden Betriebseinnahmen und die Pläne betr. Sanierung des Betriebes, mit denen man sich befasste, akzeptierte die Personalgewerkschaft im Juli 1936 einen Zusatz zum Vertrag, in dem die Kündigungsfrist auf die Hälfte reduziert wurde. Die Direktion hat nun durch Brief vom 28. September den Vertrag gekündigt und den Abschluss eines neuen, sich an den alten anlehrenden Vertrag vorgeschlagen. Der neue Vertrag soll indessen auf unbeschränkte Dauer gelten und jederzeit unter Einhaltung einer zweimonatigen Frist kündbar sein. Die den Vertrag kündigende Partei hätte bei der Kündigung neue Vorschläge zu machen.

Eine neue Arbeitsübereinkunft mit einer englischen Autobusgesellschaft (I.T.F.) Der englische Transportarbeiterverband hat mit der Eastern National Omnibus Company eine Vereinbarung abgeschlossen. Dieselbe enthält Bestimmungen über die Stundenlöhne, den Überstundenzuschlag, einen garantierten Wochenlohn, einen Zuschlag bei Arbeit am Bankfeiertag, Karfreitag und Weihnachtstag. Die Vereinbarung sieht ferner eine Entschädigung für Übernachtung bei auswärtiger Arbeit und eine Entschädigung für Reisezeit, sowie Bestimmungen über die wöchentliche Ruhezeit und die jährlichen bezahlten Ferien vor.

Vereinbarung im Güterverkehr in den Vogesen (I.T.F.) Der Departementverband der Gewerkschaften in den Vogesen teilt mit, dass die Gemischte Kommission für den Güterverkehr am 1. Oktober im Präfekturgebäude von Epinal eine Sitzung abhielt, um über Grundlöhne und einen Kollektivvertrag zu beraten. Das Ergebnis dieser Debatten bedeutet einen Erfolg für unsere Kollegen. Die Transportarbeiter, Begleiter, Verloader, Fuhleute und Umzügler erhalten künftig folgende Löhne:

in der einmonatigen Probezeit Fr. 28.-- täglich, darnach Fr. 1.200 im Monat;

Chauffeure von Geschäftskraftwagen, Kippwagen, Traktoren in der zwei-monatigen Probezeit Fr. 900 im Monat, darnach Fr. 975.

Im Langstreckenverkehr beschäftigte Chauffeure erhalten einen Zuschlag von Fr. 10 pro Tag.

Bei auswärtiger Beschäftigung wird ein Tagegeld von Fr. 36 ge-währt, für das 1. Frühstück Fr. 4, das zweite Fr. 10, das Mittagessen Fr. 10 und ein Zimmer Fr. 12.

Der Überstundenzuschlag beträgt 25% für die beiden ersten Stunden, 50% für die beiden folgenden. Nach 4 Stunden und für Nachtar-beit beträgt der Zuschlag 100%.

Mechanikern und den bei Pannen Beschäftigten wird bei Nachtar-beit ein 100%iger Zuschlag gewährt.

Diese Vereinbarung gilt für das ganze Departement der Vogesen; sie trat am 1. Oktober in Kraft. Überdies besteht noch die gleitende Lohnskala, die sich nach dem Stand der Indexziffer für den Lebens-unterhalt richtet.

Im Namen der Arbeitnehmer führte obenerwähnter Departementsver-band die Verhandlungen.

Durchsetzung der vereinbarten Lohn- und Arbeitsbedingungen im engli-schen Güterkraftverkehr (I.T.F.) Dem vom englischen Arbeits- und dem Verkehrsminister eingesetzten Untersuchungsausschuss sind am 29. September einschneidende Massnahmen vorgeschlagen worden, um die Unternehmer zur Einhaltung der vereinbarten Lohn- und Arbeitsbedin-gungen zu zwingen. Kollege E. Bevin vom englischen Transportarbeiter-verband und ein Vertreter des Arbeitgeberverbandes für den Strassen-verkehr sprachen als Vertreter des Nationalen Paritätischen Schlich-tungsamtes für den Güterkraftverkehr. Auf Grund seiner Erfahrungen verlangte das Amt, dass dem Arbeitsminister die Befugnis zugespro-chen werde, die Beschlüsse des Amtes für einen Zeitraum von mindes-tens 5 Jahren für verpflichtend zu erklären und dass sämtliche Ar-beitgeber im Güterkraftverkehr gehalten sind, angemessene Lohn und Arbeitsbedingungen zu gewähren, u. z. dürfen diese nicht ungünstiger als die vom Amt dem gesamten Güterkraftverkehr auferlegten Bedingun-gen sein. Um festzustellen, was als "nicht ungünstiger" anzusehen ist, wurde vorgeschlagen, dass der Minister die Lohn- und Arbeitsbe-dingungen zugrunde legen soll, die in den Tarifverträgen, unter de-nen die betreffenden Beschäftigten zu arbeiten hatten, vorgesehen waren.

Es wurden auch detaillierte Vorschläge über das Verfahren zur Durchführung der Vereinbarungen gemacht. So soll der Minister er-mächtigt werden, einen Schuldigen in einem summarischen Verfahren ab-urteilen zu lassen und für die Inhaber sämtlicher Lizenzen sollen die gleichen statutarischen Bestimmungen gelten.

Ein weiterer Vorschlag ging dahin, dass der Zuständigkeitsbe-reich des Paritätischen Schlichtungsamtes auch auf Schottland ausge-dehnt werden solle.

Lohnerhöhung für die Neuyorker Lastkraftwagenführer (I.T.F.) Durch die Intervention des Bürgermeisters, die Zubilligung einer 10%igen Lohnerhöhung und viele andere Konzessionen ist Mitte September ein allgemeiner Streik von ca. 15.000 Neuyorker Lastkraftwagenführern verhütet worden. Die Einzelheiten der neuen Vereinbarung müssen noch ausgearbeitet werden, sie sieht aber einen Lohn von \$ 48 für eine aus 5 achtstündigen Wochentagen und einem siebenstündigen Sams-tag bestehende Arbeitswoche vor. Die Funktionäre der Organisation (International Brotherhood of Teamsters and Chauffeurs) geben der Hoffnung Ausdruck, dass, ein Teil der arbeitslosen Mitglieder durch diese Arbeitszeitverkürzung wieder Beschäftigung finden. Fast 1/3 der 40.000 Mitglieder des Verbandes sind arbeitslos.

Streik in der französischen Binnenschifffahrt (I.T.F.) Am 25. Septem-ber sind die Binnenschiffer in einigen Teilen Frankreichs in Streik getreten, um die Unternehmer, die über eine Neuregelung der Löhne und der Bemannungsbestimmungen nicht unterhandeln wollen, zum Nach-geben zu zwingen. Der Streik hat sich in seinem Verlauf weiter ausge-dehnt und umfasst jetzt die Flüsse Marne, Oise und Seine sowie die Kanäle im Norden, im Osten und im Centrum des Landes. Trotz aller Bemühungen der Unternehmer, die streikenden Binnenschiffer zu provo-

zieren und durch Versprechungen zu korrumpieren, hat der Streik einen ruhigen und disziplinierten Verlauf.

Neue Arbeitszeitbestimmungen in der russischen Binnenschifffahrt (I.T.F.) Durch eine Regierungsverordnung vom 27. Juli 1936 sind die Arbeitszeitbestimmungen für die sowjetrussische Schifffahrt in der Weise abgeändert worden, dass verschiedene Ausnahmen für bestimmte Fälle festgesetzt worden sind. Für die Binnenschifffahrt gelten folgende Ausnahmebestimmungen:

In durchgehenden Schifffahrdiensten können anstelle von drei auch zwei Wachen (von Heizern beim Gebrauch von festem Heizstoff drei anstelle von vier) verlangt werden, falls keine entsprechende Unterkunftmöglichkeit besteht. Bei unvollständiger Bemannung wird der Lohn der fehlenden Bemannungsmitglieder erhöht um 10%, und unter die Personen, die ihre Arbeit leisten müssen, verteilt. Bei Dauerfahrten werden zwei extra freie Tage pro gefahrenen Monat gewährt. Einen freien Tag extra pro Monat bekommen Heizer, auf Schiffen, auf denen in drei anstatt in vier Wachen gearbeitet wird.

SEELEUTE

Die Arbeitszeit auf englischen Schiffen (I.T.F.) Nach Abschluss einer Vereinbarung über die Arbeitszeit des Deckpersonals, wobei die Anzahl Arbeitsstunden beträchtlich herabgesetzt wurden, sind nun auch Regelungen für das Maschinen- und Bedienungspersonal auf Schiffen in der Auslandsfahrt zustande gekommen.

Eine Beschränkung auf Schiffe von über 2.500 BRT, wie dies für das Deckpersonal der Fall ist, ist nicht erfolgt. Die Arbeitszeit der Heizer und des Maschinenpersonals darf höchstens 56 Stunden pro Woche betragen. Obgleich die in dieser Vereinbarung getroffene Regelung eine Bekräftigung dessen ist, was in der Praxis bereits üblich ist, kam es jetzt zu einer offiziellen Regelung, auf die man sich bei Missbräuchen berufen kann. Ausserdem wurde eine Vereinbarung über die Arbeitszeit, wenn das Schiff im Hafen liegt, getroffen, die eine tatsächliche Verbesserung darstellt.

Artikel 3 der Vereinbarung für das Bedienungspersonal auf Passagierschiffen schreibt vor: "Die Arbeitszeit wird dem Wunsche des Kapitäns gemäss verteilt, wenn aber das Schiff auf See ist (ausgenommen die Tage der Ankunft oder Ausfahrt), ist sie so einzuteilen, dass die tägliche Dienstzeit nicht weniger als 12 Stunden oder 14 Stunden für Jungen, die keine Erwachsenenlöhne haben, in einer 24-stündigen Periode, einschliesslich einer mindestens 7stündigen Freizeit beträgt. Diese Periode von 24 Stunden braucht nicht von Mitternacht zu Mitternacht errechnet zu werden, z. B. wäre eine Freizeit von 10 Uhr vorm. bis 5 Uhr nachm. in Übereinstimmung mit dieser Vereinbarung."

Ein wichtiger Punkt in der Vereinbarung ist, dass künftig Überstunden bar entschädigt werden müssen; sie dürfen nicht mehr durch Freizeit ausgeglichen werden. Das gilt nun auch für die Überarbeit im Hafen.

Für Bedienungspersonal auf Frachtschiffen (ausgenommen Oberstewards und Chefköche, die einen Gehilfen haben) darf die Arbeitszeit auf See nicht mehr als 70 Stunden pro Woche oder 10 Stunden im Tag betragen. Künftig liegt die Arbeitszeit für das Bedienungspersonal, wenn sich das Fahrzeug im Hafen befindet, zwischen 6 Uhr vorm. und 7 Uhr nachm., sodass diese Kategorien zu ihrer Erholung über die normale Zeit verfügen.

Verhandlungen über die Arbeitszeit auf Fahrzeugen in der Küstenschifffahrt stehen in Aussicht.

Beilage

1. Redaktionelle Hafendarbeiter, No. 2