

PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM ^{No. 24}
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61 ^{den 23. No-}
 FERNSPRECHER 80186 ^{vember 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.)

EISENBAHNER40-Stundenwoche bei den Ei-
senbahnen in Neuseeland

beitszeit um 4 bis 10 Stunden pro Woche gekürzt. Für die meisten Bediensteten macht die Kürzung 4 Stunden, für einige wenige Hunderte 10 Stunden aus.

Selbstverständlich brachte die Kürzung der Arbeitszeit verschiedene Ausnahmefälle mit sich. Bedienstete, die ihr Gehalt monatlich oder wöchentlich erhalten, bekommen dieses unverändert. Für die im Tageslohn arbeitenden verhält es sich anders, weshalb die Löhne ab 1. September um 10% erhöht worden sind, dies entspricht einem Lohnausfall von 4 Stunden. Bediensteten, deren Arbeitszeit um mehr als 4 Stunden gekürzt worden ist, erleiden deshalb eine Lohnherabsetzung. Dieses Unrecht wird später gutgemacht; die heutige Lage ist als eine Übergangsperiode anzusehen.

Die Eisenbahner in Australien
fordern eine 40-stündige Ar-
beitswoche

ner besucht war, hat beschlossen, die Mitglieder über die Frage der direkten Aktion, "stop work meetings" oder passive Resistenz zur Erlangerung einer kürzeren Arbeitswoche, abstimmen zu lassen. Die Regierung ist gegen eine Arbeitszeitverkürzung.

In einigen Wochen soll eine neue Massenversammlung abgehalten werden.

Erfolg unserer Organisation
bei den Wahlen der Personal-
vertreter der französischen
Schlafwagenbediensteten

mit so gut wie allen Stimmen gewählt. Der Verband hat jetzt 124 Vertreter. Zum ersten Mal haben jetzt wirklich freie Wahlen stattgefunden. Wir gratulieren dem Verband zu diesem schönen Erfolg, der zweifelsohne im Bälde seine Folgen zeigen wird.

Neue Freifahrtbestimmungen
für die Bediensteten der
Prinz Wilhelm-Eisenbahn in
Luxemburg

trächtliche Verbesserung bedeutet.

Siegreiche Vertrauensmänner-
wahlen bei den tschechoslowa-
kischen Staatsbahnen

sozialen Ausschüssen der tschechoslowakischen Staatsbahnen stattgefunden. Fünf Eisenbahnerverbände (darunter drei der I.T.F.) haben sich zu einer demokratischen Gemeinschaft vereinigt, während 12 verschiedene andere Gruppen und Vereine von Eisenbahnern mit reaktionärem, ja halbfaschistischem Charakter einen sog. "Block" bildeten. Daneben hat noch ein kleiner Handwerkerverband, der jedoch

nicht ins Gewicht fiel, eine selbständige Kandidatenliste aufstellt.

Obwohl sich fast die gesamte bürgerliche und reaktionäre Presse für den Block einsetzte, endeten die Wahlen mit einem glänzenden Erfolg der demokratischen Liste und einer Niederlage des Blocks. Die demokratische Liste erhielt von insgesamt 131.801 Stimmen 103,526, also fast 80%, während auf den Block nur 26.547 Stimmen entfielen (der Handwerkerverband bekam nur 1.728 Stimmen.) Gegenüber den letzten Wahlen, die i. J. 1932 stattfanden, erhielt die demokratische Liste 7.544 Stimmen mehr als damals diejenigen Organisationen, die diese Liste bildeten. Der Block erhielt hingegen 2.113 Stimmen weniger. Die Mandate in den Vertrauensmännerausschüssen verteilen sich wie folgt: demokratische Liste 1.862, Block 408, Handwerker 14. Bemerkenswert ist, dass die Gruppen und Vereine, die den Block bildeten, behaupten, zusammen 70.000 Mitglieder zu haben.

Erfolge des tschechoslowakischen Schlafwagenpersonals

(I.T.F.) Die tschechoslowakische Division der Internationalen Schlafwagensgesellschaft hat bisher der

Forderung des Personals auf Abschluss eines Kollektivvertrages hartnäckig Widerstand entgegengesetzt. Sie musste aber schliesslich dem Druck des Personals nachgeben und auf Verhandlungen über den Abschluss eines Kollektivvertrages eingehen. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen, doch erreichten die Vertreter des Personals bisher die völlige Aufhebung der früher durchgeführten Lohnabzüge von 3 bis 6%. Die Gesellschaft widersetzt sich noch einigen Forderungen des Personals, u. a. besonders der Einführung eines festen Lohnes ohne Trinkgelder und Gewährung einer Remuneration.

Daneben haben Verhandlungen zwischen den Vertretern der Werkstättenarbeiter und der Gesellschaft über Verbesserung von Arbeitsbedingungen stattgefunden. Diese endeten am 6. November mit einem Erfolg der Arbeiter. Die Löhne wurden erhöht und auch die Frage von Sonderzuschlägen wurde zugunsten der Arbeiter gelöst.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Lohnaufbesserung im amerikanischen Strassenbahngewerbe

(I.T.F.) In verschiedenen Städten der USA wurden die Löhne der Strassenbahner, die in den Krisenjahren gekürzt wurden, erhöht. In Chicago

werden die Löhne mit Wirkung ab 1. Januar 1937 auf den Stand vom Jahre 1932 gebracht. Der Stundenlohn der Wagenführer wird dann betragen bei Einmannwagen 77 Cents und bei Autobussen 85 Cents. In Birmingham (Ala.) wurden die Löhne um 4 Cents pro Stunde erhöht; sie betragen jetzt 61 1/2 Cents für Führer von Zweimannwagen (ca. 20% des Verkehrs ist Einmannwagen-System). In Newark (N.J.), wo man die Löhne vom Jahre 1929 um 15% herabgesetzt hat, wurden sie jetzt wieder auf den alten Stand gebracht. Ähnliche Lohnaufbesserungen können in einer Reihe anderer Städte festgestellt werden.

Die Forderungen des argentinischen Strassenbahnpersonals

(I.T.F.) Der Jahreskongress des argentinischen Strassenbahnerverbandes, abgehalten am 23. September und

folgende Tage, hat eine Reihe von Forderungen aufgestellt. Er stimmte auch für eine Entschliessung, worin er sich für politische Freiheit und das Koalitionsrecht sowie für das Programm des argentinischen Gewerkschaftsbundes: 40-Stunden-Woche ohne Lohn-einbusse, bezahlte jährliche Ferien, Koalitions- und Versammlungsrecht, Pressefreiheit, Ausbau der Sozialversicherung, aussprach. Forderungen mehr beruflicher Natur sind die auf: Freifahrt für das ganze Personal auf den verschiedenen öffentlichen Verkehrslinien, Höchstarbeitsschicht von 12 Stunden im Tag, Mindestlohn von 165 Pesos monatlich für das Fahrpersonal, das jetzt noch keine 5 Dienstjahre zurückgelegt hat, Erhöhung auf 180 Pesos nach 2 Jahren und nach zwei weiteren Jahren auf 200 Pesos für das Fahrpersonal, das jetzt mehr als 5 Dienstjahre hinter sich hat;

Vorrückungen müssen strikt nach dem Dienstalter vorgenommen werden. In bezug auf die Feier des 1. Mai hat sich der Kongress für eine Arbeitseinstellung ausgesprochen und ferner beschlossen, dass die Mitglieder, die sich an diese Weisung nicht halten, 5 Jahre keine gewerkschaftlichen Funktionen ausüben dürfen und im Wiederholungs-falle aus der Organisation ausgeschlossen werden.

Lohnregelung für Lastkraft-
wagenführer im Dienste der
Eisenbahnen von Neu-Südwest-
australien

(I.T.F.) Nach einem im September gefassten Beschlusse des "New South Wales Railways General Grades Board of Reference" (der in Lohn- und Arbeitsstreitsachen zuständigen

Instand für die Eisenbahner von Süd-Wales) erhalten die Lastkraftwagenführer im Dienste der Eisenbahnen eine Lohnaufbesserung von 6 d täglich. Die Lohnbestimmungen im alten Schiedsspruch wurden folgendermassen abgeändert: Es erhalten Lastkraftwagenführer auf Wagen mit einem Tragvermögen bis zu 25 cwt. (1cwt = 50,802 kg) 2 s 0 d täglich, bei einem Tragvermögen von über 25 cwt bis höchstens 3 t: 3 s 2 d, bei Wagen mit einem Tragvermögen von 6 oder mehr t für jede volle Tonne über 5 pro Tag weitere 2 d. Der Führer eines Kraftwagens (kein Traktor) mit Anhänger erhält für jeden Anhänger 1 s pro Tag extra.

Das Lohnamt hat sich noch zu einigen anderen Forderungen des Verbandes, so betr. Fortzahlung des unverkürzten Lohnes während der Zeit der Ausbesserung eines Kraftwagens und der jährlichen Ferien auszusprechen.

Ein Kampf der Kraftdroschken-
führer London-Ost

(I.T.F.) Vor mehreren Wochen traten die Kraftdroschkenführer bei einigen Betrieben im Osten Londons in den

Streik, weil die Arbeitgeber den bisher üblichen Extrazuschlag von 15% bei Sonntagsarbeit aufheben wollten. Auf Grund eines Beschlusses der Arbeitgebervereinigung der Kraftdroschkenbetriebe von London-Ost und Intervention des englischen Transportarbeiterverbandes wurde Ende Oktober der normale Zustand wiederhergestellt. Die Unternehmer haben eine zweimonatige "Kündigung" zur Durchführung der geplanten Verschlechterung eingereicht. Über die Forderung soll vorläufig mit dem Verband diskutiert werden.

Kollektivvertrag in der fran-
zösischen Binnenschifffahrt

(I.T.F.) Wie wir bereits meldeten, ist der grosse Streik in der fran-zösischen Binnenschifffahrt am 16.

Oktober beendet worden, nachdem vereinbart wurde, dass bis zum 24. Oktober ein Kollektivvertrag abgeschlossen werden muss. Dieser Vertrag ist tatsächlich am 28. Oktober von den beiden Parteien definitiv unterzeichnet worden. Seine wichtigsten Bestimmungen sind: das Recht auf gewerkschaftliche Organisation wird respektiert; die Arbeitervertreter, die von den Bediensteten gewählt werden, haben dieselben Befugnisse wie in den Industrien; die Gewährung von Familienzulagen ist obligatorisch; die Binnenschiffer bekommen jährlich 24 bezahlte freie Tage und bezahlte Ferien von 15 Tagen pro Jahr; am 1. Mai, 14. Juli und 11. November wird nicht gefahren, doch bekommen die Schiffer für diese Tage den Lohn ausbezahlt. Was die Löhne anbelangt, sind durch einen Schiedsspruch für die einzelnen Kategorien Mindestlöhne festgesetzt worden, die auf keinen Fall unterschritten werden dürfen.

SEELEUTE

Russische Seemannslöhne

(I.T.F.) In einem Eingesandt im Organ des schwedischen Seemannsverbandes

polemisiert der Vorstand des russischen Seemannsverbandes gegen einen Artikel in einer norwegischen Zeitung. Nach dieser Zeitung soll ein englischer Reeder behauptet haben, dass die Lohnausgaben für ein Holzschiff von 2750 BRT am höchsten sind für die Reeder Grossbritanniens, Skandinaviens, Hollands und Deutschlands (schwankend zwischen 317 und 292 £) und am niedrigsten für Sowjet-russland.

Dem stellt der russische Seemannsverband gegenüber, dass die Besatzung eines russischen Schiffes 35 - 40 Mann umfasst, die eines ausländischen Schiffes gleicher Tonnage dagegen nur 20 bis 25

und dass an Lohn insgesamt 24 000 Rubel = £ 960 monatlich bezahlt wird. Von diesem Betrag entfallen auf Lohn £ 820, auf Zuschläge (Tonnage-Prämie, Prämie für sparsamen Brennstoffverbrauch etc.) £ 120. Die Arbeitszeit beträgt 8 Stunden an Deck und in der Maschine, für die Heizer 6 Stunden. Die jährlichen Ferien betragen 12 bis 24 Tage, je nach der Stellung an Bord, unter Fortzahlung des vollen Durchschnittslohnes während dieser Zeit. Die Besatzung hat allmonatlich Anspruch auf 2 freie Tage, wenn das Schiff im Hafen liegt.

Diese Auskünfte sind natürlich sehr interessant, umso mehr, weil es gegenwärtig so ausserordentlich schwierig ist, von den russischen Seeleuten selber Informationen über ihre Arbeitsbedingungen zu erlangen. Eines stellt sich aber immer heraus, nämlich dass die russischen Seeleute recht wenig Geld haben, was darauf zurückzuführen sein dürfte, dass sie im Auslande nur einen sehr geringen Teil (wie man uns mitteilte 5%) ihres Lohnes in ausländische Währung umsetzen können. Die Schwierigkeit liegt natürlich in der Festsetzung eines Umrechnungswertes für den Rubel, der rein willkürlich ist.

Wir gestatten uns noch eine Bemerkung. Die Russen beteiligen sich jetzt an der Arbeit des Internationalen Arbeitsamtes, jedoch in den im Oktober dieses Jahres der Internationalen Arbeitskonferenz unterbreiteten Berichten fehlen die Angaben Russlands. Unseres Erachtens wäre es wichtiger, Russland würde die Fragebogen des Internationalen Arbeitsamtes beantworten, als die Arbeitsbedingungen der russischen Seeleute durch eingesandte Stücke bekanntmachen.

Lohnforderungen in Finnland

(I.T.F.) Die finnischen Reeder erleben goldene Zeiten. Die Frachten

sind stark gestiegen. Aber die Seeleuteheuern befinden sich nach wie vor auf einem erbärmlichen Tiefstand. Es ist deshalb begreiflich, dass der finnische Seeleuteverband wieder Lohnforderungen stellt.

Nun behauptet der Reederverein, er sei nicht zuständig über Lohn- und Arbeitsbedingungen zu verhandeln, der Verband müsse sich daher an die einzelnen Reeder wenden. Es liegt auf der Hand, dass diese Behauptung nur eine alberne Ausrede darstellt, zu dem Zwecke, die Verhandlungen in die Länge zu ziehen. Nun ist wegen der ablehnenden Haltung der Reeder wieder mit einem offenen Konflikt in der finnischen Seeschifffahrt zu rechnen. Die Aussichten sind jetzt für die Seeleute weit günstiger als im Jahre 1933, da der Seeleuteverband ungleich stärker ist. Durch die Verbesserung des Arbeitsmarktes werden sich nur wenig als Streikbrecher hergeben und überdies würde eine Arbeitseinstellung im jetzigen Augenblick viel grössere Verluste für die Reeder mit sich bringen.

Kündigung der Tarifverträge für die Küstenschifffahrt in Norwegen

(I.T.F.) Der norwegische Seeleuteverband hat alle für die Küstenschifffahrt bestehenden Tarifverträge zum 31. März 1937 gekündigt. Die

Verbesserungsanträge liegen noch nicht vor.

Verhandlungen für die norwegische Hochseefischerei

(I.T.F.) In Norwegen sind Verhandlungen über die Revision des zum 1. November d. J. gekündigten Tarif-

vertrages im Gange. Es dürfte noch vor Jahresende eine Einigung herbeigeführt werden.

Ein kleiner Beitrag zum Problem der billigen Arbeitskräfte

(I.T.F.) Ein dem norwegischen Reederverein nicht angeschlossener Reeder antwortete dem Seeleuteverband auf dessen Aufforderung, einen Kollektivvertrag mit ihm abzuschliessen:

"Ich gestatte mir, Ihnen mitzuteilen, dass ich derzeit auf meinem Schiff recht wenig Norweger an Bord habe, da es für mich vorteilhafter ist, in der Fahrt, die das Schiff ausübt, Chinesen zu beschäftigen; da ich aber Rücksicht nehme auf die Mannschaften, habe ich keine Veränderungen vornehmen wollen, ausser die Mannschaften reichen selbst ihre Entlassung" ein."

Also aus diesen Gründen will der Reeder keinen Kollektivvertrag. Verlangen die norwegischen Seeleute doch einen, dann mustert er Chinesen an.

Die belgischen Seeleute-
heuern

(I.T.F.) Wir sind jetzt erst in der Lage, die nach dem Streik in diesem Sommer vereinbarten belgischen

Heuern zu veröffentlichen, die vom 31. Juli 1936 bis 30. Juni 1937 gelten. Die gleitende Lohnskala bleibt bestehen und zwar werden die Heuern bei jeder Schwankung der Indexziffer für Antwerpen und Umgebung (derzeit 700) um 35 Punkte um 5% erhöht, bzw. gesenkt.

	<u>Alte Heuer</u>	<u>Neue Heuer</u>
	Fr.	Fr.
Zimmermann	1206	1311
Bootsmann	1170	1272
Donkeymann	1143	1242
Öler	1110	1206
Heizer	1038	1128
Kohlenzieher	936	1017
Matrose	963	1047
Leichtmatrose	474	504
Decksjunge	354	378
1. Steward	1224 - 1263	1305 - 1344
1. Koch	1095 - 1167	1164 - 1242
Messraumsteward	753 - 786	801 - 837 x)

x) im Alter von 21 Jahren 960 Franken.

Kollektive Vereinbarung für
die französische Seeschif-
fahrt

(I.T.F.) Zwecks Inkraftsetzung des Artikels 20 der Vereinbarung vom 23. Juni und statt der in diesem Artikel für die Häfen an der Nord-

see, am Ärmelkanal und Atlantik vorgesehen besonderen Abmachungen ist am 31. Oktober eine Vereinbarung geschlossen worden. Die Artikel 2, 6 und 9 dieser Vereinbarung halten wir für wichtig genug, um sie unverkürzt hier folgen zu lassen:

Artikel 2. Umschreibung des normalen Arbeitstages.

Deck- und Maschinenpersonal.

1. Auf See. -- Zwischen 18 und 6 Uhr bei Frachtschiffen und 18 und 4 Uhr bei Passagierschiffen dürfen keine Unterhaltsarbeiten ohne Gewährung eines Zuschlags verrichtet werden. Vorausgesetzt ist dabei jedoch, dass an Bord der grossen Paketboote mit dem Reinigen und Aufwäschen bei Nacht wie bisher üblich fortgefahren wird.

2. Im Hafen - Beim Dienst im Hafen wird die normale Arbeit in die Zeit zwischen 6 und 18 Uhr verlegt, u. z. so, dass zwischen Arbeitsende abends einschliesslich 2 Stunden Mittagspause, die zwischen 11 und 14 Uhr zu gewähren sind, nicht mehr als 10 ununterbrochene Stunden liegen.

Bedienungspersonal.

3. Auf See. Für das Bedienungspersonal erstreckt sich der normale Arbeitstag auf See von 6 bis 22 Uhr. Von 22 bis 6 Uhr darf das Bedienungspersonal nur zu Überwachungszwecken herangezogen werden. Jede andere innerhalb dieser Grenzen geleistete Arbeit ist mit einem Zuschlag zu vergüten.

Obige Umschreibung des normalen Arbeitstages ist aber beim Bedienungspersonal, dessen Dienstzeit gewöhnlich nicht in die Zeit von 6 bis 22 Uhr fällt, nicht anwendbar.

4. Im Hafen. Punkt 2 bezieht sich auf den Heimatshafen oder den Hafen, wo die Besatzung an Bord nicht verpflegt wird. In den andern Häfen und wenn keine Passagiere mehr an Bord sind, ist für jede Arbeit zwischen 20 und 6.30 Uhr ein Sonderzuschlag zu gewähren.

An Bord von Passagierschiffen wird der Dienst in den angelauften Häfen solange Passagiere an Bord sind, wie in Punkt 3.) bestimmt angeordnet.

Artikel 6. Prämie in der Grossen Fahrt.

Den auf Schiffen in der Grossen Fahrt beschäftigten Besatzungen wird eine Prämie von monatlich 65 Franken gewährt.

Artikel 9. Speisekarte für die 3 Mahlzeiten.

1. Frühstück: Kaffee, Brot, Butter.

2. Frühstück: 1 Horsd'oeuvre, 1 Fischgericht oder eine Vorspeise, 1 (garniertes) Fleischgericht, 1 Nachspeise oder Käse oder Obst (1 Stück).

Mittagessen: 1 Suppe, 1 Portion Gemüse, 1 (garniertes) Fleischgericht, 1 Salat oder 1 Käse.

Auf See erhält das Deck- und Bedienungspersonal täglich 3/4 Liter Wein, das

Maschinenpersonal vor den Feuern 1 1/4 Liter.

Verlängerung des Kollektiv-
vertrages in der holländi-
schen Seeschifffahrt

(I.T.F.) Da die am 1. Oktober 1934 abgeschlossene Übereinkunft für die holländische Seeschifffahrt weder von den Reedern noch von den Seeleuten gekündigt worden ist, gilt sie auf ein weiteres Jahr, d. h. bis 30. September 1937. Nach Ablauf der Kündigungsfrist ist der holländische Gulden abgewertet worden.

Die Seeleute sind jedoch gegen eine nachteilige Wirkung dieser Abwertung insofern geschützt, als eine Übereinkunft mit dem Reederverein besteht, wonach bei Abwertung des holländischen Guldens die Übereinkunft unter Berücksichtigung einer zweimonatigen Kündigungsfrist jederzeit beendet werden kann.

Berichtigung

Streik amerikanischer Seeleute Unter dieser Überschrift brachten wir in der letzten Nummer ein Notiz, deren zweiter Satz wie folgt zu lesen ist: Höchstwahrscheinlich handelt es sich hier um einen Streik, der (das hier stehende nicht fällt fort Red.) von der oppositionellen Strömung in der amerikanischen Seemannsbewegung ausgeht.

Internationale Chauffeurskon-
ferenz in Antwerpen

(I.T.F.) Am 18. und 19. November fand im "Volksgebouw" in Antwerpen eine von der Internationalen Transportarbeiter Föderation (I.T.F.), Sitz Amsterdam einberufene Internationale Konferenz für die Berufskraftfahrer statt. Zweck dieser Konferenz war die Aufstellung eines den jetzigen Zeitverhältnissen angepassten Forderungsprogrammes, da das erste, 1927 aufgestellte Programm einer Abänderung bedurfte.

Zum Vorsitzenden der Konferenz wurde Kollege E. Jaccoud - Frankreich gewählt, zum 2. Vorsitzenden Kollege Ph. de Witte vom belgischen Transportarbeiterverband zum Zeichen der Anerkennung der Arbeit der belgischen Organisation; als Sekretär fungierte N. Nathans vom Sekretariat der I.T.F.

Anwesend waren 27 Delegierte aus Belgien, Frankreich, Grossbritannien, Schweden, Dänemark, der Tschechoslowakei und Holland. Der schweizerische Vertreter war durch plötzliche Erkrankung an der Teilnahme verhindert. Insgesamt waren auf der Konferenz ca. 1.100.000 Arbeiter in den Transport- und Verkehrsbetrieben, darunter ca. 262.000 Kraftfahrer, vertreten. Zu den Ländern, die sich entschuldigten, gehörten auch Sowjetrussland und Spanien.

Die Konferenz erhob sich, um durch eine Minute Stille der bisher im Bürgerkrieg gefallenen spanischen Kameraden zu gedenken und nahm einstimmig folgende Entschliessung an:...

Die Konferenz der Kraftfahrer, einberufen von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (I.T.F.) zum 18. und 19. November 1936 nach Antwerpen zur Besprechung eines neuen Internationalen Forderungsprogrammes der Berufskraftfahrer und des Problems der Arbeitszeit im besonderen,

hat von den Gründen, aus welchen die spanischen Kameraden nicht teilnehmen können, Kenntnis genommen,

bezeugt ihre warme Sympathie und volle Solidarität mit dem spanischen Volke im Kampfe für Demokratie und parlamentarische Rechte, einen Kampf, den es zur Unterdrückung eines verbrecherischen Militäraufstandes zu führen hat,

macht den Beschluss des Exekutivkomitees der I.T.F. vom 13. Oktober zu dem ihrigen, worin erklärt wird, dass die spanische Regierung -- auf Grund des bisher gültigen internationalen Rechtes und im Hinblick auf die militärische Hilfe, von Deutschland, Italien und Portugal den Rebellen verliehen -- instand gesetzt werden muss, sich die zur Verteidigung der gesetzlichen Macht und Demokratie notwendigen Mittel zu verschaffen.

Zur Frage der Arbeitszeit teilte das Sekretariat mit, dass Schritte unternommen wurden, um diese Frage auf die Tagesordnung der Genfer Internationalen Arbeitskonferenz zu bringen. Der Punkt steht nun auf der vorläufigen Tagesordnung zur Konferenz vom Jahre 1938. Im Februar des kommenden Jahres wird der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes einen diesbezüglichen Beschluss fassen.

Kollege Daems begrüßte die Konferenz im Namen des belgischen Transportarbeiterverbandes. Das Internationale Arbeitsamt war durch Herrn Viala vertreten, der in seiner Begrüßungsansprache eine Übersicht über die Bemühungen des internationalen Amtes auf dem Gebiete der Arbeitszeit der Chauffeure gab.

Das neue Förderungsprogramm, dessen Entwurf eine dazu vom Kopenhagener I.T.F.-Kongress i. J. 1935 ernannte Kommission nach Anhörung der Organisationen aufgestellt hat, wurde am Ende des ersten Konferenztages, nachdem es mitsamt den zuletzt eingereichten Amendementen der Organisationen in allen Einzelheiten behandelt worden war, endgültig formuliert.

Die Sitzungen am 19. November beschäftigten sich hauptsächlich mit der Frage der Arbeits- und Ruhezeit. Zur Aufklärung der Öffentlichkeit ist dazu auch die Presse eingeladen worden.

Etwa 10 Referenten berichteten über die Lage in ihrem Lande. Dabei zeigte sich, dass eine Verbesserung der Arbeits- und Ruhezeit der Kraftfahrer im Interesse der Sicherheit des Publikums und des Verkehrs dringend notwendig ist. Dies brachte die Konferenz in nachstehender Entschliessung zum Ausdruck:

Die Konferenz der Kraftfahrer, einberufen von der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (I.T.F.) zum 18. und 19. November 1936 nach Antwerpen zur Besprechung eines neuen Internationalen Förderungsprogrammes der Berufskraftfahrer und des Problems der Arbeitszeit im besonderen,

hält es -- auch im Hinblick auf die Sicherheit des Verkehrs -- für notwendig, dass auf der Grundlage der 40stündigen Arbeitswoche eine internationale gesetzliche Regelung der Arbeits- und Ruhezeit für alle beteiligten Arbeiter geschaffen werde,

ersucht das Sekretariat der I.T.F., die nötigen Schritte zu unternehmen, damit dieses Problem in dem hier angedeuteten Sinne gelöst und baldmöglichst auf der Internationalen Arbeitskonferenz zur Sprache gebracht wird,

und bittet die Kraftfahrer aller Länder dringend, durch Verstärkung der nationalen Gewerkschaften und durch internationalen Zusammenschluss innerhalb der I.T.F. bei der Verwirklichung der aufgestellten Forderungen mitzuhelfen.

Regelung der Arbeitszeit der Kraftfahrer in Holland

(I.T.F.) Das holländische Parlament hat ein Gesetz angenommen, in dem die Arbeitszeit für Kraftfahrer auf

wöchentlich 55 Stunden und täglich 10 Stunden festgesetzt wird. Die Durchführungsvorschriften sollen noch durch Ministerialerlass bekanntgegeben werden. Sobald derselbe vorliegt, werden wir näher auf die Arbeitszeitregelung eingehen.

Beilage:

Redaktioneller Informationsdienst: Kraftfahrer, No. 3
Aus den Organisationen, No. 17
Hafenarbeiter, No. 3