



PRESSEBERICHT

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

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

Nr. 8.

Amsterdam, den 17. April 1931.
MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.)

EISENBAHNER.

Die Kurzarbeit bei der deutschen Reichsbahn. (ITF) Der katastrophale Zustand des deutschen Arbeitsmarktes und die politische und wirtschaftliche Macht des deutschen Unternehmertums macht den deutschen Eisenbahnern schwer zu schaffen und stellt ihre Gewerkschaften vor die heikelsten Aufgaben. Nachdem die Gehälter und Löhne herabgesetzt worden waren, stellte die Reichsbahngesellschaft die Gewerkschaften vor die Wahl: entweder Entlassung von 15 000 Arbeitern oder 3 - 5 Feierschichten monatlich in den Werkstätten, Güterabfertigungen und in der Bahnunterhaltung.

Die Gewerkschaften boten als "äusserstes Zugeständnis" zwei Feierschichten pro Monat ausschliesslich in den Hauptwerkstätten an. Die Weigerung, über weitergehende Kurzarbeit zu verhandeln, wurde von der Gesellschaft als die Zustimmung zur Entlassung von 15 000 Arbeitern ausgelegt. Die Regierung, mit der die Gesellschaft Rücksprache nahm, riet von der Entlassung ab. Als es dem Arbeitsministerium nicht gelang, eine Vereinbarung zwischen der Gesellschaft und den Gewerkschaften zuwege zu bringen, erhielt die Gesellschaft freie Hand, so viel Feierschichten anzuordnen, wie sie für erforderlich halte.

Auf einseitiges Handeln der Gesellschaft liessen die Gewerkschaften es aber nicht ankommen, sondern nahmen die Verhandlungen aufs neue auf. Das Ergebnis der Verhandlungen war, dass:

1. in den Ausbesserungswerken 4 statt 5 Feierschichten monatlich eingelegt,
2. in den Reparaturbetrieben der Betriebswerke und Waggonwerkstätten und in den Güterabfertigungen mit mehr als 25 Arbeitern bis zu 3 Feierschichten im Monat eingelegt werden können und
3. die Gesellschaft auf Feierschichten in der Bahnunterhaltung verzichtet und die Unternehmerarbeit in der Bahnunterhaltung untersagt wird.

Die Vereinbarung gilt für die Monate April, Mai und Juni 1931.

Das tschechische Schlafwagen- und Speisewagenpersonal kommt in Bewegung. (ITF) In einem Lande nach dem anderen muss die Internationale Schlafwagensgesellschaft sich dazu bequemen, ihre Einstellung zu den Gewerkschaften zu ändern. Entgegen dem obersten Grundsatz der Gesellschaft verhandelte ihr Vertreter in der Tschechoslowakei anfangs März mit einer Delegation des tschechischen Eisenbahnverbandes über den Abschluss eines Kollektivvertrages.

Dass die Verhandlungen ergebnislos verliefen, hat nicht überrascht. Das tschechische Personal der Gesellschaft hat sich fest vorgenommen, seine reaktionäre Arbeitgeber auf dem Wege zur Kapitulation vorwärts zu treiben.

Lohn- und Gehaltsabbau in Niederländisch-Indien. (ITF) Mit Zustimmung der Regierung der Metropole hat die Regierung Niederländisch-Indiens die Löhne und Gehälter der Staatsbediensteten gesenkt. Die Herabsetzung beträgt 5% ab dem 1. Juli 1931 und weitere 5% ab 1. Januar 1932. Die Gehälter von 50 Gulden (RM 85.-) pro Monat werden durch die Massnahme nicht betroffen, so dass das Einkommen

der einheimischen Bediensteten der niederen Gruppen nicht herabgesetzt wird.

Die Massnahme ruft in allen Kreisen -- und nicht zuletzt bei den Eisenbahnern -- höllische Unzufriedenheit hervor. In zahlreichen Massenversammlungen wird angekündigt, dass mit allgesetzlich erlaubten Mitteln versucht werden wird, die Herabsetzung der ohnehin bescheidenen Einkünfte des Staatspersonals rückgängig zu machen. "

Die Rationalisierung in Indien. (ITF) "The Railway Gazette", das Sprachrohr der englischen Eisenbahngesellschaften bringt folgenden Bericht seines indischen Korrespondenten:

Senkung der Personalkosten in Werkstätten.

In einem Bericht des Kommissars für die Finanzen der Eisenbahnen, A.L. Parsons, wird erklärt, wie die Umgestaltung der Werkstätten der Nord-Westbahn und die Einführung des Stückzeitsystems zu einer Senkung der Personalkosten von 415 000 Rupien (1 Rupie = 1.50 Reichsmark) führte.

Das in den Werkstätten dieser Bahn angewandte Prämiensystem wurde 1926 von einem Ausschuss geprüft und verurteilt. Vorgeschlagen wurde seine sofortige Ersetzung durch ein wissenschaftlich besser durchgebildetes System, das auf genauer Stückzeitermittlung durch einen gewandten Taxator aufzubauen sei. Nach der Einführung moderner Arbeitsmethoden wurden die Mängel des Prämiensystems untersucht und die Einführung von Stückzeiten beschlossen. Unter diesem System sind die Arbeiter gehalten für ihren Tagelohn eine bestimmte Menge Arbeit zu leisten, für welche eine Grundzeit festgesetzt ist. Jede Leistung über diese Menge hinaus gibt Anspruch auf einen Profit. Bleibt die Leistung eines Arbeiters hinter der festgesetzten Tagesrate zurück, so wird auf den in diesem Monat erzielten Gewinnen ein entsprechender Abzug vorgenommen. Die Festsetzung der Tagesrate die ein Arbeiter zu vollbringen hat geschieht nach der Praxis in England, mit einem Zuschlag von 33 Prozent zu der Grundstückzeit.

Es dauerte etwa ein Jahr ehe die Leute an das System, welches anfänglich zu ihrem Schaden arbeitete, gewöhnt waren. Sobald sie es jedoch zur vollen Leistungsfähigkeit gebracht hatten, sank die Produktionszeit um 61.04 Prozent, während die Löhne nur um 20.34 Prozent stiegen.

Ein Vergleich der gefahrenen Lok-Meilen und der gesamten Personalkosten der Werkstätten zwischen den Betriebsjahren 1926/27 und 1929/30 zeigt eine Senkung der Personalkosten von 500 000 Rupien und eine Steigerung der Leistungen des Lokomotivparks von 5 Millionen Lok-Meilen. Die Personalkosten per Lok-Meile sanken von 3.79 Annas (1 Rupie = 16 Annas) auf 3.01 Annas.

Defizit und Arbeitsbedingungen auf den Eisenbahnen Südafrikas. (ITF) Der Verkehrsrückgang auf den Eisenbahnen Südafrikas lässt voraussehen, dass ein Fehlbetrag von etwa 450 000 Pfund Sterling (9 Millionen Reichsmark) in diesem Jahre entstehen wird. Um den Verlust auszugleichen soll das Personal zu Opfern herangezogen werden, und zwar Herabsetzung der Prämien, Ueberstunden-, Nacht- und Sonntagsdienstzuschläge auf die Hälfte. Der Schlichtungsausschuss verwarf einstimmig einen Vorschlag auf Verlängerung der Arbeitszeit in den Büros. Der Minister hat dies nicht beachtet und die vorgeschlagene Arbeitszeitverlängerung angeordnet.

Der Amerikanische Gewerkschaftsbund fordert ein soziales Kapitel in Rationalisierungsplänen. (ITF) Der amerikanische Gewerkschaftsbund hat beschlossen bei der Bundesregierung gegen die Pläne zur Verschmelzung von Eisenbahnunternehmen einzuschreiten. Er fordert, dass die behördliche Genehmigung abhängig gemacht werde von Massnahmen zum Schutze der Interessen des Personals.

- 3 -
SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Das neue Automobilgesetz für die Schweiz. (ITF) Der Entwurf zu dem neuen Kraftverkehrsgesetz ist Mitte März im schweizerischen Nationalrat behandelt worden. Die Mehrheit wollte aber keine Bestimmung über die Arbeitszeit der Chauffeure in das Gesetz aufnehmen. Der betreffende Artikel wurde nochmals an die Kommission zurückgewiesen, wodurch es möglich sein wird, die Bestimmung über die Arbeitszeit der Chauffeure wiederum vor den Nationalrat zu bringen.

Die sozialdemokratische Fraktion setzte sich mit Wucht für die Aufnahme der Schutzbestimmung ein und wies auf die menschlich unverantwortliche Uebermüdung der Chauffeure hin unter Anführung eines kürzlichen Falles, wo Chauffeur und Beimann nach einer nur durch kurze Essenspausen unterbrochenen 31stündigen Fahrzeit in fast voller Fahrt vom Schlaf überwältigt und nur durch einen glücklichen Zufall von grösserem Unheil bewahrt wurden.

Die Arbeitszeitbestimmungen im englischen Verkehrsgesetz in Kraft. (ITF) Am 1. April d. J. sind die Arbeitszeitvorschriften im Artikel 19 des genannten Gesetzes in Kraft getreten. Ueber die Art der Durchführung haben zwischen den interessierten Parteien: Gewerkschaften, Arbeitgeberorganisationen und dem Verkehrsminister Verhandlungen stattgefunden. Dabei hat sich die Abteilung für Last- und Geschäftskraftwagenverkehr des englischen Transportarbeiterverbandes besonders dafür eingesetzt, dass, soweit tariflich die 6-Tagewoche bereits festgelegt ist, keinerlei Verschlechterungen eingeführt werden.

Die Arbeitszeitvorschriften im Artikel 19, die wir bereits früher erwähnt haben, seien im wesentlichen nachstehend wiedergegeben:

Zum Schutze des Publikums gegen die Gefahren, die infolge der Uebermüdung von Kraftfahrzeugführern entstehen, werden folgende Fälle als ungesetzlich betrachtet:

- a) Wenn jemand mit einem Kraftfahrzeug über einen ununterbrochenen Zeitabschnitt von $5\frac{1}{2}$ Stunden hinaus fährt oder wenn ein anderer damit beauftragt oder dies einem im Dienste des Auftraggebers stehenden Fahrer erlaubt oder veranlasst wird, das Fahrzeug hintereinander länger als $5\frac{1}{2}$ Stunden zu führen;
- b) Wenn jemand eine schwere oder leichte Strassenlokomotive, oder einen Traktor über die unter a) vorgeschriebene Zeit hinaus fährt oder einen andern mit einer solchen Fahrt beauftragt oder sie ihm erlaubt;
- c) Wenn jemand ein zur Güterbeförderung dienendes Kraftfahrzeug der Passagiergepäckbeförderung dienende Kraftfahrzeuge ausgenommen, länger als $5\frac{1}{2}$ Stunden hintereinander fährt oder einen andern beauftragt, es länger als $5\frac{1}{2}$ Stunden hintereinander zu fahren.

Mehrere zusammenhängende Fahrzeiten dürfen zusammengekommen innerhalb einer Frist von 24 Stunden nicht mehr als 11 Fahrstunden ergeben. Der Tag zählt hier von 2 Uhr morgens bis 2 Uhr morgens. Das bedeutet, dass keine Person ein Kraftfahrzeug innerhalb der Zeit von 24 Stunden, gerechnet von 2 Uhr morgens bis 2 Uhr morgens, insgesamt länger als 11 Stunden führen darf.

In diesem 24stündigen Tag muss jeder Führer eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 11 Stunden haben.

In Ausnahmefällen darf diese Ruhezeit sich auf 9 Stunden beschränken, jedoch muss dann die darauffolgende Ruhezeit mindestens 12 Stunden betragen.

Mehrere Fahrperioden können als eine zusammenhängende Fahrperiode betrachtet werden, wenn jede der dazwischen liegenden Pausen weniger als $\frac{1}{2}$ Stunde beträgt.

Irgendwelche Zeit, die in Verbindung mit dem Kraftfahrzeug oder seiner Ladung einschliesslich der im öffentlichen Dienst stehenden Fahrzeuge, während einer Reise oder irgend einer Fahrt verbracht wird, ist als Fahrzeit zu betrachten. Diese Bestimmung gilt nur für den Führer und Begleiter, nicht aber für die Fahrgäste.

Der Fahrer kann wegen Uebertretung dieser Bestimmungen nicht bestraft werden, wenn er nachweist, dass die Uebertretung verschuldet war durch eine unvermeidbare Verzögerung der Fahrt oder

oder durch Umstände, die nicht vorauszusehen waren.

Auf Antrag der Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter ist der Verkehrsminister befugt, besondere Bestimmungen über die Fahrperioden zu erlassen.

Lohnabbau in der deutschen Luftfahrt. (ITF) In Deutschland sind sämtliche Tarifverträge für das Luftverkehrspersonal zum 1. und 30. April gekündigt worden. Den Luftschiffmaschinen, für die ein Tarifvertrag nicht besteht, hat man die Privatdienstverträge ebenfalls zum Zwecke des Lohnabbaues, gekündigt. Das Organ des deutschen Gesamtverbandes "Luft - und Kraftfahrt" schreibt, die Deutsche Luft Hansa habe trotz wiederholter Anfragen mitgeteilt, dass sie erst das Ergebnis der Verhandlung mit den Flugzeugführern (Berufsvereinigung Deutscher Flugzeugführer) abwarten wolle. Unser Verband fürchtet, dass zuerst mit der schwächeren Partei verhandelt wird, um gewisse Zugeständnisse von ihr zu erreichen und diese dann in der Verhandlung mit den Gewerkschaften als feststehende Tatsache ausspielen zu können. Dies ist die Auswirkung der Zersplitterung ein und des selben Berufszweiges in verschiedenen Organisationen.

Ausser der Deutschen Luft Hansa haben fünf Arbeitgeberfirmen den Vertrag für das gewerbliche Personal aufgekündigt. Der Gesamtverband ist der Grund für die Kündigungen nur für die Flugmaschinen bekannt. Er liegt in einer Notverordnung des Reichspräsidenten vom 1. Dezember 1930, nach der u. a. zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen die notwendigen Kürzungen durchzuführen sind. "Luft- und Kraftfahrt" schreibt: "Wir warnen die für die Luftfahrt verantwortlichen Stellen, den Lohnabbau durchzuführen, denn Lohnabbau gefährdet die Sicherheit und der Sicherheitsfrage hat sich alles unterzuordnen.

Jährliche Generalversammlung der französischen Kleinbahner. (ITF) Am 26. und 27. März d. J. fand in Paris die jährliche Generalversammlung der Kleinbahnergewerkschaften statt. Auf der Tagesordnung stand ausser dem Geschäfts- und Kassenbericht folgendes: Löhne und Personalstatut, Achtstundentag, Wiedereinstellungen, Schaffung von Abteilungen für Pensionierte, etc. Wie aus dem Geschäftsbericht ersichtlich, sind im Jahre 1930 1943 Neuanmeldungen zu verzeichnen. In bezug auf die Löhne wurde beschlossen, dass die Aktion zur Erlangung des jährlichen Mindestsatzes von 8 170 Franken für die Bediensteten der kleineren Bahnen, denen derselbe noch nicht gewährt wurde, fortgesetzt wird. Bei Behandlung der neuen Betriebsmethoden erklärte der Generalsekretär, gegen die Modernisierung des Verkehrs durch Schaffung von Omnibuslinien könne nicht protestiert werden. Es gälte vielmehr, die Mittel zu finden, um die Personalinteressen am besten zu wahren und dafür zu kämpfen, dass die neuen Omnibuslinien in die Hände der Kleinbahngesellschaften gelangen und die kleinen Bahnen den grossen Gesellschaften einverleibt werden.

Gehaltskürzung bei der belgischen Landesgesellschaft der Kleinbahnen? (ITF) In der letzten Sitzung der Paritätischen Kleinbahnkommission schlugen die Vertreter der Kleinbahngesellschaft eine Gehaltsabbau von $5\frac{1}{2}$ % vor. Zur Begründung dieses Vorschlages wurden die Verluste angeführt, welche die Gesellschaft im ersten Vierteljahr 1931 erlitten hat. Die Arbeitnehmervertreter haben gegen die Absichten der Unternehmer protestiert.

Der Verkehrsrückgang in den Vereinigten Staaten. (ITF) In den Betriebsergebnissen der elektrischen Strassen- und andern Bahnen in den Vereinigten Staaten (insgesamt 700 Unternehmungen) widerspiegelt sich die Wirtschaftskrise. Die Zahl der im Jahre 1930 beförderten Fahrgäste (14 600 Millionen) steht ca. 7% unter derjenigen für 1929, während die Gesamteinnahmen um ca. 6% zurückgegangen sind. Die für Erweiterungs- und Erneuerungsarbeiten ausgegebenen Summen bleiben im Vergleich zu den dafür im Jahre 1929 verwendeten um 6% zurück.

Betriebsratswahlen bei den deutschen Strassenbahnen. (ITF) Am 23. März fanden in Berlin die Wahlen zum Betriebsrat bei der Berliner

Verkehrs AG. statt. Zur Wahl standen bei den Arbeitern fünf Listen und bei den Angestellten drei. Im Wahlkampf versuchten die Kommunisten und die Nationalisten mit allen Mitteln, die freien Gewerkschaften zu schwächen. Damit hatten sie aber keinen Erfolg. Das Ergebnis brachte den freigewerkschaftlichen Listen eine absolute Mehrheit im Arbeiterrat. Bisher hatten sie 15 von den 30 Sitzen, während sie jetzt 16 bekamen. Die übrigen Sitze verteilen sich wie folgt: Deutschnationale: 1; Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner 3; Christen 1; Kommunisten 9. Im Angestelltenrat erhielten die freien Gewerkschaften 9 Sitze (gegenüber 10 im Vorjahre) und die Nationalisten 3. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Angestelltenrat sich infolge des Rückganges der Zahl der Angestellten der BVG. um einen Sitz verringert.

Bei der Strassenbahn Breslau fanden vom 19. bis 25. März die Wahlen statt. Die Sitze der freien Gewerkschaft wurden von 7 auf 8 vermehrt, die Christlichen verloren von ihren bisherigen 6 Sitzen 3, einen an die freie Gewerkschaft und 2 an die Nationalisten.

Die Wahlen bei der Strassenbahn Bremen vom 23. und 24. März brachten der freien Gewerkschaft 10 Sitze, den Christlichen und Nationalisten je einen Sitz.

Lohnbewegung der Hamburger Hochbahner. (ITF) Die Hamburger Hochbahngesellschaft hat die tariflichen Löhne auf den 31. März gekündigt. Da die Verhandlungen ergebnislos verliefen, wurde der Schlichtungsausschuss angerufen, nach dessen Schiedsspruch die Löhne um 6% herabgesetzt werden sollen. Das Personal hat diesen Spruch abgelehnt. Die Organisation konnte die von der Gesellschaft beantragte Verbindlicherklärung verhindern und die Einleitung neuer Verhandlungen veranlassen. Diese fanden am 30. März statt und es kam zu einem Spruche, dem sich die Parteien von vornherein unterwerfen mussten. Nach diesem Spruche werden die Löhne ab 1. April um 5% gekürzt. Vom 1. Juli 1931 ab soll die regelmässige Ueberarbeit von einer Viertelstunde beseitigt werden (ohne besondere Lohnkürzung). Vom 1. August 1931 ab werden die regelmässigen monatlichen Lohnbezüge um weitere 2½ Prozent gekürzt. Gleichzeitig können durch die Verkürzung der Arbeitszeit rund 250 Neueinstellungen vorgenommen werden.

Lohnabbau von 2 Franken für die Hafendarbeiter von Gent -- Belgien. (ITF) Nach einem Rückgang der Indexziffer von 817 auf 789 wurden die Tagelöhne der Hafendarbeiter von Gent auf Grund der gleitenden Lohnskala, aufgenommen in dem zwischen dem Verband und den Hafendarbeitern von Gent unterm 15. Januar geschlossenen Verträge, um 2 Franken gekürzt.

Hafendarbeiterstreik in New Orleans -- Vereinigte Staaten. (ITF) United States Federated Press Service meldet von einem Mitte März ausgebrochenen Streik von 3 000 Hafendarbeitern gegen eine Lohnherabsetzung. Unter schwerer polizeilicher Bewachung wurden Streikbrecher zur Arbeit herangezogen, während die Polizei die Streikposten roh behandelte und sogar selber Streikbrecherarbeit verrichtete. Da Proteste beim Polizeikommissar nichts nutzten, wurde die Angelegenheit vor den Bürgermeister gebracht mit dem Resultat, dass die Streikpostenlinien, die von der Flussfront durch die Polizei verjagt worden waren, sich wieder dort aufstellen konnten.

Weitere Lohnerhöhung für die Hafendarbeiter von Saint-Nazaire. (ITF) Die französische Hafendarbeiter-Föderation teilt mit, dass es ihr nach ständigen Bemühungen gelungen ist, einen Schiedsspruch herbeizuführen, auf Grund dessen den Hafendarbeitern von St. Nazaire ein Lohn von Fr. 43,40 täglich zugestanden wurde. Man wird sich erinnern, dass derselbe im September v. J. von 40 auf 42,40 Franken erhöht worden ist. Im Hinblick auf den allgemeinen Lohnabbau ist die Organisation über dieses Resultat nicht gerade unzufrieden.

Ratifizierung von Uebereinkommen des I.A.A. (ITF) "Industrial and Labour Information", herausgegeben vom I.A.A., teilt mit, dass das Uebereinkommen betreffend Gewichtsangabe auf schweren mit Schiffen

beförderten Frachtstücken, das von der Zwölften Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz im Jahre 1929 angenommen wurde, von der Japanischen Regierung formell ratifiziert worden ist. Ferner wird mitgeteilt, dass die Estländische Regierung am 28. Januar d.J. dem Parlament das Uebereinkommen über den Schutz der beim Laden und Entladen von Schiffen beschäftigten Arbeiter, von der gleichen Sitzung der Konferenz angenommen, unterbreitet hat.

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE.

Konflikte in der deutschen Binnenschifffahrt. (ITF) Die Angriffe der Arbeitgeber in der deutschen Binnenschifffahrt auf die Arbeitsbedingungen des Personals werden fortgesetzt.

Der Lohn tarif in der Rheinschifffahrt wurde zum 31. März gekündigt und die Arbeitgeber verlangten eine erhebliche Lohnherabsetzung, der die Gewerkschaften natürlich nicht zustimmen konnten. Der Schlichter hat in seinem Schiedsspruch den Arbeitgebern eine Lohnherabsetzung von 5% zugestanden. Der Schiedsspruch wurde sowohl von den Unternehmern wie von den Arbeitnehmern abgelehnt, worauf neuerliche Verhandlungen eingeleitet werden mussten. Auch der Konflikt wegen Erneuerung des Rahmenvertrages schwebt noch, da die Unternehmer von ihren Verschlechterungsanträgen nichts nachlassen wollen und die Arbeiter ihre Zustimmung nicht geben können.

In der Westdeutschen Kanalschifffahrt verlangen die Unternehmer Lohnherabsetzung und Verschlechterung des Rahmenvertrages. Nach ergebnislosen Verhandlungen wurde der Schlichter angerufen.

Die Unternehmer in der Weserschifffahrt haben den Lohn tarif gekündigt. Verhandlungen zur Erneuerung des Tarifes wurden noch nicht angesetzt.

Kündigung des Kollektivvertrages in der holländischen Rheinschifffahrt. (ITF) Die Unternehmer in der holländischen Rheinschifffahrt wollen nicht zurückbleiben und beginnen gleich ihren deutschen Kollegen die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer anzugreifen. Eine Rheinreederei hat den im Jahre 1928 abgeschlossenen Kollektivvertrag zum 30. April 1931 gekündigt. Die Firma hat zwar ihre Absichten noch nicht bekanntgegeben, es besteht aber kein Zweifel darüber, dass sie die Folgen der bestehenden Krise in der Rheinschifffahrt ganz auf die Schultern der Arbeiter abwälzen will.

Der Konflikt in der norwegischen Grossschifffahrt. (ITF) Der vom Staate ernannte Schlichter hat wiederum versucht, die beiden Parteien zu veranlassen, den in der norwegischen Grossschifffahrt bestehenden Konflikt beizulegen. Er hat einen Vorschlag unterbreitet, der eine Heuerverminderung von 4% bedeutet (die Reeder forderten eine Herabsetzung der Heuern um 20%) und die Aufrechterhaltung der Sonderbestimmungen (Siehe Pressebericht Nummer 7 vom 3. April d. J.) Ueber diesen Vorschlag ist eine Urabstimmung unter den Verbandsmitgliedern im Gange, deren Ergebnis Ende dieses Monats bekannt sein dürfte.

Auch in der Küstenschifffahrt Norwegens steht ein Konflikt bevor. (ITF) Für die norwegische Küstenschifffahrt sind die laufenden Verträge ebenfalls gekündigt worden. Die Reeder fordern grosse Heuerverminderungen. Der Schlichter hat einen Vermittlungsvorschlag vorgelegt, den die Unterhändler des Verbandes jedoch abgelehnt haben. Allerdings ist der Vorschlag den Mitgliedern unterbreitet worden, man kann aber mit Sicherheit annehmen, dass auch diese ihn ablehnen werden. Sollte vor dem 1. Mai keine Einigung erzielt werden, so kann der Streik in der norwegischen Küstenschifffahrt an diesem Tage ausbrechen.

Forderungen für das Personal der englischen Hochseefischerei. (ITF) In einem an den Minister für die Landwirtschaft und die Fischerei gesandten Memorandum hat der englische Transportarbeiterverband die in der Fischerei bestehenden Misstände aufgedeckt. In diesem Memorandum sind die nachfolgenden Forderungen aufgestellt:

1. Ein ausreichender Wochenlohn, nebst Beköstigung und Anteil am Erlös für alle Grade (einschl. Kapitän und Maschinist, die nun

- lediglich einen Anteil am Erlös erhalten). Ferner sollen alle Fischerleute unter die Bestimmungen der Unfallversicherungs-, Arbeitslosen- und Krankengesetze fallen.
2. Abänderung der Bemannungsskala in dem Sinne, dass sowohl während der Fahrt nach dem Fischereigebiet wie zurück als auch während des Fischens die Wachen abgelöst werden können (Wache um Wache). Die Musterrolle ist dahin abzuändern, dass sie Bestimmungen über das Ablösen der Wachen und über ausreichende Ruhepausen enthält.
 3. Rundfunkapparat und Funker an Bord von allen Dampftrawlern. Der Apparat ist als Bestandteil des Schiffes zu betrachten; die Kosten hat der Reeder zu tragen; sie dürfen nicht in Rechnung gestellt werden bei der Festsetzung des Anteiles der Bemannung am Erlös.
 4. Büros des Handelsministeriums (Seeämter) sind in den Fischhäfen zu errichten, wo die Bemannungen an- und abgemustert werden können. Diese Ämter müssen als Verrechnungsbüros für die Auszahlung der Heuern, die Prüfung der Erträge und der Rechnungen, der Schiffskosten, der Ziehscheine, der Löhne u.s.w., sowie für eine angemessene Inspektion der Schiffe inbezug auf die Rettungsmittel, Unterkunftsverhältnisse, u.s.w. Sorge tragen.
 5. Der Verkauf der Fische muss durch von der Regierung angestellte, von den Eigentümern der Trawler und den Händlern unabhängige Verkäufer (Versteigerer) erfolgen. Die Abrechnungen sind durch das Handelsministerium (Seeamt) und Vertreter der Bemannung, oder aber durch die Bemannung selbst zu prüfen.
 6. Der Fang soll von Hafnarbeitern gelöscht werden; die Heuern der Bemannungen dürfen nicht gekürzt werden um die daraus entstehenden Kosten zu decken.
 7. Die Bemannung soll im Hafen mindestens 36 Stunden frei bekommen nach einer Reise von 9 Tagen oder weniger und 48 Stunden nach Reisen von mehr als 9 Tagen.
 8. Massnahmen zwecks Anordnung von möglichst hygienischen Verhältnissen an Bord. Den mit der Aufsicht über die Hygiene betrauten Behörden ist freie Hand zu gewähren, um einzugreifen und vielfache Inspektionen vorzunehmen.
 9. Verbesserung der Transportmöglichkeiten, Annahme von unfrankierten Sendungen durch die Eisenbahnen, (jetzt werden nur frankierte Sendungen angenommen) Förderung des vorhandenen Strassentransportes, Abschaffung des Monopols der Eisenbahnen.
 10. Abänderung des internationalen Rechtes, mit dem Zwecke es britischen Trawlern, die unweit der isländischen Küste fischen zu lassen, bei schlechtem Wetter innerhalb der Grenze von drei Meilen Schutz zu suchen ohne verhaftet zu werden, weil sie ihre Geräte nicht geborgen und den Fischfang nicht eingestellt haben.

x

Berichtigung zu Seite 3: Im Artikel über Die Arbeitszeitbestimmungen im englischen Verkehrsgesetz muss es unter a) heissen: Wenn jemand mit einem im öffentlichen Dienste stehenden Kraftfahrzeug etc.