



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

No. 21

Amsterdam, den 16. Oktober 1931

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

EISENBAHNER.

Lohnabbau bei den österreichischen Eisenbahnen. (ITF) Ende September hat die österreichische Regierung im Parlament ein sog. Saniierungsgesetz eingebracht, wonach u. a. die Löhne und Gehälter der Staatsbediensteten, somit auch der Eisenbahner, um 6% herabgesetzt werden sollten, u. z. ohne Unterschied der Besoldungsgruppe. Ausserdem sollten die Pensionsbeiträge um 2% erhöht und die Sonderzuwendungen für Eisenbahner herabgesetzt werden. Dadurch würde die Einbusse der Eisenbahner 11 1/3% betragen. Der Gesetzesentwurf ist bei der Eisenbahnerschaft auf energischen Widerstand gestossen, nicht nur wegen der Höhe des beabsichtigten Abbaues, sondern vor allem deswegen, weil der Prozentsatz der Lohnkürzung für alle Besoldungsgruppen gleich ist und weil in diesem Entwurf ein Versuch gemacht werden sollte, die Personalvertretung auszuschalten. Es sollte nämlich, entgegen der bisherigen Gepflogenheit, bei Behandlung von Personalangelegenheiten die Personalvertretung zu Rate zu ziehen, die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen diktiert und der Regierung in bezug auf Personalpolitik weite Rechte eingeräumt werden.

Infolge des Auftretens der sozialdemokratischen Opposition musste die Regierung nachgeben, und es kam schliesslich ein Gesetz zustande, wonach die Löhne und Gehälter um 4 - 6%, je nach der Besoldungsgruppe, herabgesetzt werden; die Pensionsbeiträge bleiben unverändert, desgleichen die Sonderzuwendungen. Das Gesetz kann nur im Einvernehmen mit der Personalvertretung durchgeführt werden; wenn keine Einigung zustande kommt, kann nicht die Regierung, wie ursprünglich verlangt wurde, sondern der Hauptausschuss des Parlaments eine Entscheidung treffen.

Die deutschen Eisenbahner wehren sich gegen Lohnabbau. (ITF) Der Gesamtvorstand des Einheitsverbandes hat sich am 2. Oktober mit der Kündigung des Lohnabkommens seitens der Hauptverwaltung der Reichsbahngesellschaft beschäftigt. Er protestierte in einer Resolution scharf gegen den neuen Lohnraub und verlangt die Einstellung von weiteren Lohnherabsetzungen. Der Vorstand kündigt Gegenmassnahmen an und ruft die gesamte organisierte Eisenbahnerschaft auf, die Aktionen des Verbandes zu unterstützen. In Berlin hat der Kampf eingesetzt durch Abhaltung einer Massenversammlung der Eisenbahner, in der gegen den Angriff der Reichsbahnverwaltung auf das Lohnniveau Stellung genommen wurde.

Einführung von Feierschichten bei den irischen Eisenbahnen. (ITF) Infolge der Verkehrskrise beabsichtigte die Verwaltung der irischen Südbahn, Werkstättenpersonal abzubauen. Auf Einschreiten des Eisenbahnerverbandes wurde eine Vereinbarung getroffen, wonach die 1800 Werkstättenarbeiter in Gruppen zu 600 Mann eingeteilt wurden, und je eine Gruppe soll in der nächsten Zeit vier Wochen Urlaub ohne Bezahlung bekommen. Um den Lohnausfall erträglicher zu machen, wird der Urlaub in zwei Teile geteilt werden.

Rationalisierung bei den dänischen Eisenbahnen. (ITF) In Dänemark wurde ein Ausschuss eingesetzt, der die Frage der Rationalisierung im Stückgutverkehr untersuchen soll. Es liegen nun zwei Berichte des Ausschusses vor, worin weitgehende Rationalisierungsmassnahmen

im Stückgutverkehr vorgeschlagen werden. Die Punkte, die die Personalfragen behandeln, sehen eine Umstellung des Personalkörpers in diesem Dienste vor in dem Sinne, dass anstelle von Beamten mehr Arbeiter beschäftigt werden sollen. Ausserdem schlägt der Ausschuss zur Erzielung höherer Leistungen die Einführung von Akkordlöhnen und Arbeitsprämien sowohl für Arbeiter als auch für Beamte vor. Schliesslich sollen infolge verschiedener Vereinfachungen und der Mechanisierung von Arbeitsvorgängen Ersparungen an Personal erzielt werden.

Eine Entspannung in Indien. (ITF) Die von der indischen Regierung eingesetzte Untersuchungs-Kommission, die eine Lösung in dem Konflikt bei den indischen Eisenbahnen finden soll, hat am 9. September ihre Arbeiten begonnen. Bekanntlich hat die All-Indische Eisenbahner-Föderation beschlossen, an den Arbeiten der Kommission nicht teilzunehmen, da ihr die Fragen, mit denen sich die Kommission beschäftigen soll, ungenügend erscheinen. Vorerst sollte aber die Kommission nochmals über ihre Kompetenzen befragt werden. An den ersten Sitzungen der Kommission hat für die All-Indische Eisenbahner-Föderation Jamnada Mehta teilgenommen. Er hat die Beschwerden der Föderation vorgebracht, und auf seine diesbezügliche Befragung hat die Kommission beschlossen, der Föderation in dem Sinne entgegenzukommen, dass sie - mit Ausnahme der Frage der Lohnverminderung - sich bereit erklärt hat, die Wünsche des Personals zu behandeln, unter dem Vorbehalt jedoch, von Zeit zu Zeit die Berechtigung derselben zu überprüfen. Der Vertreter der Föderation gab sich mit dieser Antwort zufrieden, und die Föderation hat darauf den Boykott gegen die Untersuchungs-Kommission rückgängig gemacht.

Sparmassnahmen auf Kosten des Personals auch in Südafrika. (ITF) Schon Anfang dieses Jahres wurden im Hinblick auf die missliche Kassenlage der Eisenbahnen die Arbeitsbedingungen des Eisenbahnpersonals in verschiedenen Punkten verschlechtert. So erfolgte u. a. eine Herabsetzung der Zuschläge für Überstunden und Sonntagsarbeit. Ferner machte der Premierminister von Südafrika als weitere, für notwendig erachtete Sparmassnahme die Abschaffung des in gewissen Bezirken den Staatsbeamten und den Eisenbahnern gewährten Ortszuschlages ab 1. September bekannt. Für viele bedeutete dies eine Gehaltsschmälerung von mindestens 10%.

Weiter hat die Eisenbahnverwaltung eine Kommission ernannt, welche zu untersuchen hat, inwieweit ein Abbau des Personals in den Eisenbahnwerkstätten durchführbar ist. Insbesondere soll sie feststellen, wieviel Bedienstete pensioniert und bis zu welchem Grade jüngere Kräfte an deren Stelle gesetzt werden können. Aber selbst diese Massnahme schien der Eisenbahnverwaltung noch nicht weitgehend genug, denn sie ordnete zu alledem noch eine Verkürzung der Arbeitszeit auf 44 Stunden pro Woche ab 1. September d. J. an. Dies bedeutet eine Herabsetzung des Einkommens von über $1\frac{1}{2}$ £ im Monat. Von diesen Massregeln wird europäisches Personal nicht erfasst.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Entlassungen bei der Londoner Omnibusgesellschaft. (ITF) Dieses Unternehmen hat 325 Führern und Schaffnern und 50 Arbeitern im Innendienst wegen Personalüberschuss gekündigt. Es fanden Verhandlungen zwischen dem Transportarbeiterverband und der Gesellschaft statt, die schliesslich zur Wiedereinstellung der Betroffenen führten. In der getroffenen Abmachung wurde vorgesehen, dass das Verkehrspersonal alle 60 Tage und das Personal im Innendienst alle 73 Tage einen Arbeitstag auszusetzen hat.

Entwurf zum Irischen Strassenverkehrsgesetz. (ITF) Der Entwurf zur gesetzlichen Regelung des Strassenverkehrs in Irland wird dem irischen Parlament noch in diesem Monat zur zweiten Lesung unterbreitet werden. Er lehnt sich hauptsächlich an die Empfehlungen einer i. J. 1927 eingesetzten Kommission an und gleicht

in vielen wichtigen Punkten dem englischen Road Traffic Act aus dem Jahre 1930. Omnibusse, soweit sie mehr als 6 Sitzplätze haben, werden als grosse, und Kraftdroschken als kleine öffentliche Verkehrsfahrzeuge bezeichnet. Das vorgeschriebene Mindestalter für den Lenker eines öffentlichen Fahrzeuges beträgt 21 und dasjenige für einen Schaffner 18 Jahre. Im Gegensatz zum englischen Verkehrsgesetz enthält das irische keine Vorschriften über die Arbeitszeit, die Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen. Es ist lediglich bestimmt, dass jedem Führer oder Schaffner eines grossen öffentlichen Verkehrsfahrzeuges in jedem Zeitraum von 7 Tagen eine Ruhepause von mindestens 24 ununterbrochenen Stunden gewährt werden muss. Fahrzeugen mit mehr als 14 Sitzplätzen ist ein Schaffner beizugeben. Nach dem Entwurf soll der Verkehrsminister weitgehende Befugnisse zum Erlass von Verordnungen und Ausführungsbestimmungen erhalten, sodass noch die Möglichkeit einer strengeren Anpassung an die Bestimmungen des englischen Gesetzes besteht. Letzteres sieht jedoch eine Heranziehung der zuständigen Organisationen vor der Herausgabe solcher Verordnungen oder Bestimmungen vor, was beim irischen Gesetzentwurf nicht der Fall ist.

Neues Lohnabkommen für englische Lastkraftwagenführer. (ITF) Nach einer kürzlich getroffenen Vereinbarung des englischen Transportarbeiterverbandes mit einer Konsumentenossenschaft in Luton (Luton Co-operative Society, Ltd.) erhalten Führer eines mechanisch betriebenen Fahrzeuges von einem Gewicht bis zu $1\frac{1}{2}$ t = £2.15.-, bis zu 2 t = £3.5.-, bis zu 5 t = £3.7.6, bei 48stündiger Arbeitszeit. Die ersten beiden Überstunden werden mit einem Zuschlag von 25%, die übrigen mit einem solchen von 50% vergütet. Bei einer Dienstzeit von 12 Monaten wird ein bezahlter Urlaub von einer Woche, bei 6monatiger Beschäftigung ein bezahlter Urlaub von 3 Tagen gewährt.

Versuche mit Rohölmobilen. (ITF) In allen Ländern versucht man jetzt, Rohöl auch zum Kraftwagenbetrieb zu verwenden, da sich dasselbe bekanntlich bedeutend billiger stellt als der sonst übliche Brennstoff, das Benzin. So wurden in Deutschland -- zuletzt im Verkehrsgebiet Frankfurt a. M. -- derartige Versuche angestellt, u. z. bei einem Omnibus mit Anhänger. Dabei ergab sich, dass bei Verwendung eines Omnibusses mit 45 Plätzen und eines Anhängers mit 26 Plätzen bei mittlerer Besetzung beider Wagen der Zugkm (bei einem Rohölpreis von 12,35 Pf. pro Liter) auf 5,96 Pf. und der Platzkm auf 0,084 Pf. zu stehen kommt. Bei einem Vergleich mit früheren Versuchen ergab sich auch in diesem Falle die bekannte Preisersparnis von ungefähr 65% gegenüber einem Benzinmotor. Die deutsche Zeitschrift "Verkehrstechnik" vom 9. d. M. bemerkt hierzu, dass ferner die wichtige Tatsache festgestellt worden sei, dass bei Verwendung von Rohöl und Anhängewagen die Brennstoffkosten je Platzkm niedriger sind als z. B. die Stromkosten (0,12 H. je Platzkm) bei der Frankfurter Strassenbahn.

Strassenbahnerstreik in Havanna--Kuba. (ITF) Nach über einmonatigem Streik haben die Strassenbahner von Havanna Mitte September nach einer zwischen der Gesellschaft und den Führern und Schaffnern getroffenen Vereinbarung die Arbeit wieder aufgenommen. Danach wird eine bewegliche Lohnskala eingeführt, die einen Stundenlohn von 26 Cents vorsieht, der sich je nach den Einnahmen erhöht. Die Streikenden haben einen Grundlohn von 32 Cents verlangt. Der jetzt geltende Satz ist aber immerhin höher als der von der Gesellschaft vorgeschlagene. Diese hatte ursprünglich die Absicht, einen Lohnabbau vorzunehmen.

Die schwedischen Strassenbahnbediensteten protestieren gegen die Beschäftigung minderjähriger Arbeiter auf Omnibussen. (ITF) Ende August hielten die schwedischen Strassenbahnbediensteten in Stockholm eine Vertreterkonferenz ab. Auf dieser Konferenz war auch der Transportarbeiterverband vertreten, weil bei ihm die meisten der in Frage kommenden Omnibusbediensteten organisiert sind. Die Konferenz beschäftigte sich mit der Gefahr, die für

die Strassenbahnschaffner entstanden ist dadurch, dass viele Omnibusunternehmen Minderjährige als Schaffner zu unter den Lohnsätzen der Strassenbahnschaffner liegenden Löhnen verwenden, und nunmehr die Gemeinde Stockholm diese Praxis auch auf den Omnibuslinien eingeführt hat. Die Debatten führten zur Annahme einer Entschliessung, worin die Konferenz die Auffassung zum Ausdruck bringt, dass die Versuche zur Verschlechterung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der in den öffentlichen Verkehrsunternehmen beschäftigten Arbeiter mit allen Mitteln bekämpft werden müssen. Ferner erklärte die Versammlung, dass dort, wo die Behörden beschliessen, das Zulassungsalter für den Dienst bei solchen Unternehmen herabzusetzen, das neue Personal auf alle Fälle auf Grund der Tarifverträge zu entlohnen ist und dass gegen die Beschäftigung Minderjähriger, die bei Vollendung des 21. Lebensjahres wieder entlassen werden, aufs energischste angekämpft werden muss. Schliesslich wurde die Föderation des Personals in öffentlichen Betrieben gebeten, mit den Gewerkschaften, welche Omnibuspersonal organisieren, Besprechungen einzuleiten, damit einheitlich vorgegangen werden kann, falls es zu Lohnbewegungen kommen sollte.

In England werden die öffentlichen Verkehrsmittel mit Geschwindigkeitsmessern versehen. (ITF) Auf Schritte des englischen Transportarbeiterverbandes und einiger anderer Gewerkschaften beim Verkehrsministerium wurde die Herausgabe einer Verfügung beschlossen, wonach alle im öffentlichen Verkehr, u. z. auf Linien mit Schnellbetrieb -- d. s. solche, die nur einige obligatorische Haltestellen haben -- verwendeten Fahrzeuge mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet werden müssen. Die Massnahme tritt wahrscheinlich am 1. April 1932 in Kraft.

x

Nachstehend eine Entschliessung der Internationalen Föderation des Personals in öffentlichen Diensten gegen den allgemeinen Gehalts- und Lohnabbau. Der Vorstand der Internationalen Föderation des Personals in öffentlichen Diensten in seiner Sitzung vom 8. und 9. September 1931 in Bern stellt fest, dass die öffentlichen Arbeitgeber einzelner Länder versuchen, die Lebenshaltung der Arbeitnehmer in öffentlichen Diensten durch Abbau der Löhne und der sozialen Einrichtungen zu verschlechtern. Die öffentlichen Arbeitgeber handeln dabei offenbar unter dem Druck der internationalen Finanz. Der Vorstand der Internationalen Föderation weist die Weltöffentlichkeit auf diese Bestrebungen der internationalen Finanz hin. Er erklärt das Mittel der Gehalts- und Lohnsenkungen als völlig ungeeignet, um die Wirtschafts- und Finanzlage eines Landes zu verbessern. Die Internationale Föderation des Personals in öffentlichen Diensten begrüsst deswegen die Abwehrkämpfe der freigewerkschaftlichen Organisationen der öffentlichen Arbeitnehmer gegen den Gehalts- und Lohnabbau. Die Internationale Föderation des Personals in öffentlichen Diensten versichert die im Abwehrkampf stehenden Landesorganisationen ihrer vollsten Sympathie und Unterstützung.

x

Allgemeine Lohnherabsetzung für die Hafentarbeiter Neuseelands. (ITF) In Neuseeland war bisher bei der Festsetzung der Löhne ein auf Grund des Industrial Conciliation and Arbitration Act (Gesetz betr. die Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten in gewerblichen Betrieben) eingesetzter Schlichtungsausschuss von überwiegendem Einfluss. Dieser Einfluss ist nun vor kurzem zu einem absoluten, u. z. zu einem für die Arbeiter nachteiligen ausgedehnt worden. Im Hinblick auf die finanzielle und wirtschaftliche Lage des Landes hat sich die Regierung auf eine allgemeine Sparpolitik verlegt. Das Parlament ermächtigte den Schlichtungsausschuss, durch allgemeine Verfügung einen Lohnabbau durchzuführen und kurz danach kam tatsächlich eine Verfügung heraus, die eine allgemeine Lohnkürzung von 10% anordnete.

Der Hafentarbeiterverband von Neuseeland richtete an den Schlichtungsausschuss das Ersuchen, eine Ausnahme für die Docker zu machen, wobei er darauf hinwies, dass diese nur Gelegenheitsarbeit verrichten und ihr Lohn von den Stunden abhängt, während welcher sie pro Tag oder pro Woche beschäftigt werden. Der Verband

forderte, dass vor der Durchführung eines 10%igen Lohnabzuges erst untersucht werden müsste, wieviel Stunden die Docker arbeiten und welchen Lohn sie verdienen. Der Ausschuss hat abgelehnt, auf das Ersuchen der Organisation einzugehen. Dies zeigt, dass nach seiner Auffassung die 10%ige Lohnkürzung durchgeführt werden muss, gleichviel wie gering auch der Lohn sein möge.

Registrierungsverfahren im Hafen von Gent. (ITF) Ab 1. Januar 1932 wird in Gent ein regelrechtes Arbeitsnachweissystem für Hafentarbeiter eingeführt. Es wird eine klare Scheidungslinie zwischen regelmässig Beschäftigten und Gelegenheitsarbeitern gezogen werden. Die Hafenverwaltung wird die Registrierung der Hafentarbeiter vornehmen und Lohnbücher herausgeben. Die Arbeitgeber haben sich verpflichtet, keine Arbeiter einzustellen, die nicht im Besitze eines solchen, von der Hafenverwaltung abgegebenen Lohnbuches sind. In Gent herrscht noch die üble Gewohnheit, dass Hafentarbeiter in Kneipen angeworben und entlohnt werden. In Zukunft erfolgt die Vermittlung nur noch durch bestimmte Anwerbestellen, und es darf keine einzige Lohnauszahlung mehr in einer Kneipe erfolgen.

Lohnerhöhung für die Antwerpener Hafentarbeiter. (ITF) In Antwerpen richtet sich der Mindestlohn für Hafentarbeiter nach dem Index für die Lebenshaltung. Im Mai und Juni d. J. betrug der Mindestlohn 58 Franken pro Tag; er erfuhr dann nach einem Rückgang der Indexziffer in den Monaten Juli, August und September eine Kürzung um 2 Franken. Jetzt ist derselbe nach einer nochmaligen Steigung des Index auf die alte Höhe (58 Franken) gebracht worden. Bei jeder Herauf- oder Herabsetzung des Index um 25 Punkte fällt oder steigt der Lohn um 2 Franken.

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE.

Neuer Tarifvertrag für die Leichterschiffer von Bilbao. (ITF) Der Seemannsverband von Bilbao hat vor kurzem einen Tarifvertrag für die Leichterschiffer unterzeichnet, wonach die tägliche Arbeitszeit 8 Stunden beträgt. Für die erste Überstunde ist ein Zuschlag auf den Normallohn von 25%, für alle weiteren ein solcher von 40% zu gewähren. Als Ausgleich für die 15 Bankfeiertage im Jahr wird jeden Tag 20 Minuten länger gearbeitet. Arbeitern, denen gekündigt worden ist, muss 15 Tage lang 2 Stunden im Tag freigegeben werden, damit sie sich nach anderer Arbeit umsehen können. Pro Jahr ist ein einwöchiger Urlaub bei Fortzahlung des Lohnes zu gewähren. Ferner ist auch bei einem Unfall der volle Lohn weiterzuzahlen. Der Mindestlohn beträgt 300 Peseten im Monat. Sofern der jetzige Lohn über diesen Satz hinausgeht, darf keine Kürzung erfolgen.

Die deutschen Rheinreeder wollen weitere Lohnherabsetzungen. (ITF) Der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen hat an die deutsche Regierung eine Eingabe gerichtet, worin er unter Hinweis auf das vor einem Jahre veröffentlichte Gutachten der Rheinkommission die gegenwärtige Lage in der deutschen Rheinschiffahrt beschreibt. Kennzeichnend für die Mentalität des Unternehmertums in der Rheinschiffahrt ist, dass es die "missliche Lage" ganz auf Konto "zu hoher Löhne, sozialer Lasten und Steuern" schreibt. Es wird darauf hingewiesen, dass die "soziale Belastung" ausländischer Flaggen viel geringer sei, als die der deutschen Flagge und die Reeder drohen mit der Überlassung des deutschen Rheinschiffahrtsgewerbes an das Ausland, wenn es ihnen nicht ermöglicht wird, die Selbstkosten herabzusetzen. Der Verein wendet sich schliesslich an die Regierung, sie möge "alle staatlicherseits möglichen Massnahmen ergreifen, um der deutschen Rheinschiffahrt die Grundlage zurückzugeben, auf der sie dem deutschen Einfluss auf den Rhein wieder die ihm zustehende Bedeutung verschaffen kann".

Neuregelung der Löhne in der deutschen Seeschiffahrt. (ITF) Wie wir bereits in der vorigen Nummer unserer Presseberichte mitgeteilt haben, hatten die deutschen Reeder Forderungen auf Herabsetzung der Löhne um 20 bis 40% und mehr für die verschiedenen Grade gestellt, darüber hinaus noch allerhand Verschlechterungen in bezug auf die

freien Tage, die Arbeitszeit, usw. Die Verhandlungen mit den Reedern führten zu keinem Ergebnis, denn diese wollten von ihren Forderungen um kein Haar abweichen. Es war also nötig den Schlichter anzurufen. Dieser hat einen Schiedsspruch gefällt, der von den Reedern und den Organisationen der Offiziere angenommen, von der Seeleuteorganisation jedoch abgelehnt wurde. Der Reichsarbeitsminister hat ihn dann für verbindlich erklärt. Auf Grund dieses Schiedsspruches ist die Heuer eines Vollmatrosen von 132 auf 114 RM., also um 13,6% herabgesetzt worden. Überstunden sollen nicht mehr vergütet, sondern durch Gewährung entsprechender Freizeit ersetzt werden. Man berechnet, dass der Schiedsspruch für einen Vollmatrosen eine Einkommensverminderung von 18% bedeutet. Ferner forderten die Reeder die Abschaffung der freien Tage. Der Schlichter wagte es aber nicht, so weit zu gehen, wohl aber bestimmt der Schiedsspruch, dass keine Vergütung gezahlt wird, wenn der Seemann seine freien Tage nicht bekommen sollte. Praktisch bedeutet das die Abschaffung der freien Tage.

Die neuen Heuern der norwegischen Seeleute. (ITF) In der letzten Nummer unserer Presseberichte haben wir berichtet, dass der Norwegische Seeleuteverband nach einem Konflikt von 4 Monaten einen neuen Vertrag für die Grossschiffahrt abgeschlossen hat. Der Vorschlag des Schlichters, der eine Herabsetzung der Heuern um 4% bedeutete, ist von beiden Parteien angenommen worden. Die neuen Löhne sind nun wie folgt:

	<u>Kronen pro Monat</u>
Zimmermann	160
Bootsmann	160
Vollmatrose	144
Leichtmatrose	77
Jungmann	53
Junge	35
Schmierer	170
Motor- und Donkeymann	160
Heizer	149
Kohlenzieher	82
Junge	35

Auf den Passagierfahrzeugen der Norwegen-Amerika-Linie sind die Heuern höher. Alle Sonderverträge, die zwischen dem Norwegischen Matrosen- und Heizerverband und Mitgliedern des Reedervereins nach dem Abbruch der Verhandlungen getroffen wurden, sind annulliert worden.

Die Arbeitszeit der Seeleute. (ITF) Nach einem früher gefassten Beschluss sollte die Frage der Regelung der Arbeitszeit der Seeleute von einer Internationalen Arbeitskonferenz im Laufe des Jahres 1932 behandelt werden. In seiner letzten Sitzung hat der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes beschlossen, die Angelegenheit von einer besonderen maritimen Konferenz im Jahre 1933 behandeln zu lassen. Aus diesem Grunde ist auch die Sitzung der technischen Konferenz, welche am 9. Dezember d. J. in Genf hätte tagen sollen, verschoben worden.

Die neuen Löhne für die Tagelöhner in Antwerpen. (ITF) Ab 1. Oktober gelten für die Tagelöhner, sog. shoregangers, in Antwerpen, folgende Löhne:

<u>Klasse</u>	<u>An Werktagen</u>		<u>Nachmittags-</u>	<u>Nacht-</u>
	<u>Gewöhnliche</u>	<u>Morgenschicht</u>	<u>schicht</u>	<u>schicht</u>
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A	57,50	62,50	67,50	85,00
B	56,25	61,25	66,25	81,75
C	55,00	60,00	65,00	80,50
D	38,00	41,00	44,00	54,00
E	53,00	58,00	63,00	78,50
F	50,00	55,00	60,00	75,50

Klasse	An Sonn- und Feiertagen		Nachmittags- schicht
	Gewöhnliche Tagschicht	Morgenschicht	
	Fr.	Fr.	Fr.
A	95,75	104,50	113,25
B	94,50	103,25	112,00
C	93,25	102,00	110,75
D	62,50	68,50	74,50
E	91,25	100,00	108,75
F	88,25	97,00	105,75

Die unter Klasse A angeführten Lohnsätze gelten für: Bootsmann, Zimmermann, Hilfskesselwärter, 1. Koch, 1. Steward, Storekeeper und diensttuender Storekeeper auf Fahrzeugen, welche diese Kategorie an Bord haben. Die unter Klasse B angeführten Lohnsätze gelten für Quartiermeister, welche als solche eine Reise auf dem Schiff mitgemacht haben. Die Lohnsätze unter C gelten für Vollmatrosen, Heizer, Kohlenzieher, Öler, 2. Koch, Bäcker, Hilfsstorekeeper, die Lohnsätze unter D für den Leichtmatrosen. Die Klasse E gilt für Messraum-Steward. Auf Passagierschiffen gilt die Klasse E für den Steward, der Proviant an Bord bringt, und die Klasse F für sonstige Stewards.