



# PRESSEBERICHT

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

No. 22

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

Amsterdam, den 30. Oktober 1931

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

## EISENBAHNER

Der Lohnkonflikt bei der deutschen Reichsbahn. (ITF) Wie voraus-  
 zusehen war, hat die Kündigung des Lohnvertrages seitens der Di-  
 rektion der Reichsbahngesellschaft zum Zwecke eines Lohnabbaues  
 um 3 und 4 Pf. pro Stunde, eine grosse Erbitterung unter der deut-  
 schen Eisenbahnerschaft hervorgerufen. Diese Erbitterung hat sich  
 derart gesteigert, dass sie beinahe die Gestalt eines offenen Kon-  
 flikts angenommen hat.

Als die Forderungen der Verwaltung bekannt wurden, hat  
 sich der Einheitsverband sofort mit dem Allgemeinen Deutschen  
 Gewerkschaftsbund und mit der sozialdemokratischen Reichstags-  
 fraktion in Verbindung gesetzt, und beide ersucht, bei den zustän-  
 digen Stellen für die Interessen der Eisenbahner einzutreten, was  
 ihm auch zugesprochen wurde. Inzwischen fanden zwischen dem Ein-  
 heitsverband und der Verwaltung Verhandlungen statt, die infolge  
 der Unnachgiebigkeit beider Teile scheiterten. Ein Schlichter  
 musste angerufen werden. In ganz Deutschland tagten aber Konfe-  
 renzen der betroffenen Arbeiter, um die Abwehr gegen den Lohnabbau  
 mit allen Mitteln zu organisieren.

Der unerwartete Widerstand der Eisenbahner hat schliess-  
 lich die Reichsbahnverwaltung zum Rückzug gezwungen; es wurde ein  
 Schiedsspruch gefällt, wonach der bisherige Lohnvertrag weiter in  
 Geltung bleibt, während die Verhandlungen fortgesetzt werden. Der  
 Einheitsverband hat dieser vorläufigen Lösung des Konflikts zu-  
 gestimmt, mit dem festen Entschluss jedoch, sich für den Abwehr-  
 kampf bereitzuhalten.

Die polnische Regierung beabsichtigt die Staatsbahnen zu milita-  
 risieren. (ITF) In Polen besteht ein Gesetz vom Jahre 1920, wo-  
 nach die Eisenbahnen zu Kriegszeiten unter die Verwaltung der  
 Militärbehörden fallen. Die Regierung hat nun dem Parlament einen  
 Abänderungsvorschlag unterbreitet, nach dem die Staatsbahnen auch  
 zu Friedenszeiten militärisch verwaltet werden können, wenn das  
 "die Interessen des Staates" fordern. Alle Behinderung des Eisen-  
 bahnverkehrs (lies Streik) soll gemäss dem neuen Gesetze mit Ker-  
 ker von 5 oder mehr Jahren bestraft werden, alle Eisenbahner, ob  
 aktive oder pensionierte, bis zum 60 Lebensjahre, sollen zwangs-  
 weise zu Eisenbahndiensten herangezogen werden können, etc.

Es liegt klar auf der Hand, dass mit diesem Gesetz die  
 polnische Reaktion einen unerhörten Angriff auf die Rechte der  
 Eisenbahner beabsichtigt, denn es soll der Regierung die Möglich-  
 keit gegeben werden, immer wenn es ihr beliebt, die Eisenbahnen  
 unter Generalsdiktatur zu stellen und die Eisenbahner zu recht-  
 losen Militärpersonen zu machen. Das organisierte Proletariat  
 Polens reagiert deswegen kräftig auf diese neuen Pläne. Der Pol-  
 nische Eisenbahnerverband kommentiert in seinem Organ schärf die  
 Absichten der Regierung; er wollte auch einen Protest in der  
 Zeitung veröffentlichen, dieser wurde jedoch zur Gänze von der  
 Zensur beschlagnahmt. Die polnische Reaktion lässt jedoch alle  
 Proteste unbeachtet und hat den Abänderungsantrag dem Militär-  
 ausschuss des Parlaments zur Weiterbehandlung überwiesen.

Forderung auf Verstaatlichung der irischen Eisenbahnen. (ITF) Der Minister für Industrie und Handel Irlands hat die Einbringung eines Verkehrsgesetzes im Parlament angekündigt, wodurch der Verkehr auf bessere Grundlage gestellt werden soll, vor allem in bezug auf die Verteilung des Transports auf Eisenbahn und Strassenverkehr. Unter den Amendementen zu dem Gesetzentwurf ist auch einer der den Achtstundentag für Autobuslenker verlangt. Ausserdem hat sich zum Minister eine Deputation, bestehend aus den Vertretern von verschiedenen Gewerkschaften begeben und diesem einige Vorschläge vorgelegt, worin u.a. auch die Verstaatlichung der Irischen Südbahn sowie der Irish Omnibus Company und Wallis & Sons, die im Dienste dieser Eisenbahn stehen, gefordert wird.

Die I.T.F. fordert Koalitionsfreiheit für das ungarische Eisenbahnpersonal. (ITF) Es ist von allgemeiner Bekanntheit, dass die Horthy-Regierung, die nach dem Sturz der Räterepublik auftrat, dem Eisenbahnpersonal die Koalitionsfreiheit stets verweigert hat.

Allerdings ist für den ausländischen Gebrauch immer behauptet worden, dass die ungarischen Behörden das Organisationsverbot aufheben würden. Es sind dem I.A.A. sogar Zusagen nach dieser Richtung gemacht worden, aber trotz der von der ungarischen Regierung abgegebenen Erklärungen haben einerseits die Verwaltung und andererseits die Polizeibehörden der praktischen Anwendung der Koalitionsfreiheit vorzubeugen gewusst. Dass sie dabei der offenen oder versteckten Zustimmung der Regierung sicher sein konnten, ist deutlich für jeden, der mit ungarischen Verhältnissen etwas vertraut ist. Wenn man im übrigen die Berichte, welche das I.A.A. seinerzeit über die Koalitionsfreiheit veröffentlicht hat und denen die von den Regierungen eingesandten Angaben zugrunde gelegt worden sind, richtig liest, muss man zu der Schlussfolgerung gelangen, dass gewerkschaftliche Freiheit in Ungarn für das Eisenbahnpersonal nicht besteht.

Im Moment versucht Ungarn durch den Finanzausschuss des Völkerbundes eine Anleihe im Ausland aufzunehmen. Die I.T.F. hat sich nun an den Präsidenten dieses Finanzausschusses mit der Bitte berichtet, diesem Lande nicht zu helfen, solange Ungarn den Bestimmungen über die Koalitionsfreiheit in dem auch von ihm unterzeichneten Friedensvertrag zuwiderhandelt.

Plan zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit unter den amerikanischen Eisenbahnern. (ITF) Die amerikanischen Verbände des Eisenbahnpersonals beabsichtigen dem Kongress (Parlament) einen Plan zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit unter dem Eisenbahnpersonal vorzulegen. Ein eigens dazu eingesetzter Ausschuss beschäftigt sich mit der detaillierten Ausarbeitung dieses Planes. Wie verlautet stützt sich der Plan auf die Verkürzung der Arbeitszeit. Es ist versucht worden, die Eisenbahngesellschaften für den Plan zu gewinnen. Diese waren aber nicht bereit, an der Aufstellung des Planes mitzuarbeiten. Ferner wird der Meldung, dass die Gewerkschaften bereit seien in eine Lohnherabsetzung einzuwilligen, widersprochen.

Lohnherabsetzungen für das Eisenbahnpersonal Rhodesiens. (ITF) Die von der Rhodesischen Eisenbahnverwaltung angekündigten Verschlechterungen und Sparmassnahmen, mit dem Zwecke der ökonomischen Depression das Haupt zu bieten, sind nunmehr bekannt geworden. Nach eingehenden Besprechungen mit der Organisation des Personals (der Rhodesian Railway Workers' Union) sollen die nachfolgenden Sparmassnahmen getroffen werden:

1. Weiterer Personalabbau, hauptsächlich von Personen mit verhältnismässig kurzer Dienstzeit;
2. eine provisorische Lohnherabsetzung im Betrage von  $7\frac{1}{2}$  % für dasjenige Personal, das für Kurzarbeit nicht in Betracht kommt.

Der Vorschlag der Verwaltung auf provisorische Abänderung der Bestimmungen über die garantierte monatliche Beschäftigung gewisser Kategorien (Lokomotivführer und -Heizer, Stationsvorarbeiter, Rangierervorarbeiter und Rangierer, Güterbodenvorarbeiter und Güterbodenarbeiter) ist dank dem energischen Widerstande der Organisation abgelehnt worden.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND

Lohnherabsetzung für die Hamburger Hafendarbeiter. (ITF) Das Lohnabkommen für die Hamburger Hafendarbeiter wurde zum 30. September von Arbeitgeberseite gekündigt; gleichzeitig wurde eine Lohnherabsetzung von RM 8,80 auf RM 7.-- für die erste Schicht verlangt. Die Verhandlungen der Parteien vor dem Schlichter hatten vorerst zum Ergebnis, dass das Lohnabkommen vorläufig, ohne Kündigungsfrist, in Kraft blieb. Nach Bildung einer Schlichtungskammer ist ein Spruch gefällt worden, wonach der Lohn für die erste Schicht von RM 8,80 auf RM 8,30 herabgesetzt wird. Diese Regelung soll vom 1. November bis Ende Februar 1932 gelten.

Kündigung der Kollektivverträge in den Amsterdamer und Rotterdamer Häfen. (ITF) Die Schifffahrtsvereinigung "Noord" (die zuständige Arbeitgebervereinigung) hat den für Amsterdam geltenden Kollektivvertrag zum 1. Dezember gekündigt. Der für den Rotterdamer Hafen geltende Vertrag ist bereits zum 1. August d. J. gekündigt worden, sodass in diesem Hafen seit drei Monaten eine tariflose Periode besteht. Die Löhne und Arbeitsbedingungen sind jedoch in Kraft geblieben.

Lohnherabsetzung im Antwerpener Hafen. (ITF) Die Mindestlöhne, welche am 1. Oktober d. J. wegen der Steigerung der Indexziffer um 2 Franken erhöht wurden, werden am 1. November wegen des Sinkens der Indexziffer wiederum um 2 Franken herabgesetzt. Die Vergütung für Nacharbeit und für Arbeit an Sonn- und Feiertagen, welche am 1. Oktober um 3 bzw. 3,50 Franken erhöht wurden, sind ebenfalls um denselben Betrag herabgesetzt worden. Der Mindestlohn beträgt jetzt 56 Fr.

Bemerkung: Im Januar und Februar war der Mindestlohn 62 Fr., im März und April 60, im Mai und Juni 58, im Juli, August und September 56, im Oktober 58 und ab 1. November wird er 56 Fr. betragen.

Einführung von Kurzarbeit im öffentlichen Kraftverkehr in Sachsen. (ITF) Unter dem durch systematisch betriebene Lohnherabsetzungen verursachten Sinken der Kaufkraft der Massen leidet auch der öffentliche Kraftverkehr. Linien müssen zusammengezogen, Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden etc., was Personalentlassungen zur Folge hat. Die Kraftverkehrs-A.G., Freistaat Sachsen sah sich durch den Verkehrsrückgang gezwungen, den Betrieb einzuschränken und Personal zu entlassen. Der Gesamtbetriebsrat hat jedoch beschlossen, den Personalabbau nicht zuzulassen und der Direktion eine Verkürzung der Arbeitszeit auf 40 Stunden in der Woche vorzuschlagen. Die Direktion hat dem Vorschlag des Gesamtbetriebsrates zugestimmt und die Einführung der 40-Stundenwoche ohne entsprechende Erhöhung der Stundenlöhne ab 5. Oktober angeordnet. Die bereits vorgenommenen Kündigungen wurden darauf zurückgezogen.

Schwere Lage der Kraftdroschkenlenker in Wien. (ITF) Die Wirtschaftskrise in Wien ist auch auf das Kraftdroschkengewerbe nicht ohne Folgen geblieben. Vor allem leiden dadurch die Chauffeure. Gemäss eines zwischen dem Freien Gewerkschaftsverband und der Genossenschaft der Wiener Lohnfuhrwerker abgeschlossenen Kollektivvertrages erhalten die Chauffeure 27% der Bruttoeinnahmen als Entlohnung, wobei ihnen ein Mindestlohn von 36 Schilling (1 S = 0,59 RM) für 6 Arbeitstage bei zehnstündiger Arbeitszeit garantiert wird. Der Verkehr ist aber derart gesunken, dass der Garantielohn, der völlig unzureichend ist, nur in ganz seltenen Fällen überschritten wird. Die Unternehmer versuchen deshalb alles, um die Chauffeure zu noch längerer Arbeitszeit zu zwingen oder sonstwie die Lösung zu erhöhen, damit sie den Unterschied zwischen der tatsächlichen Prozentsumme und dem Garantielohn ersparen. Jetzt beabsichtigen sie, die Taxen zu erhöhen, ohne den Garantielohn für die Chauffeure heraufzusetzen. Das würde sich

natürlich zum Schaden der Bediensteten auswirken, da es einen entsprechenden Entgang an Trinkgeldern verursachen würde. Die Wiener Kraftdroschkenchauffeure beabsichtigen daher Anfang November eine Sitzung abzuhalten, um sich mit der jetzigen schlechten Lage zu befassen.

Aktion der Pariser Kraftdroschkenführer für die Anwendung der Sozialgesetzgebung. (ITF) Die Kraftdroschkenführer des Seinebezirkes (Syndicat confedere des conducteurs de taxis de la Seine) hat sich an die Gemeinderatsmitglieder von Paris gewandt um sie auf ihre Pflicht aufmerksam zu machen, von den Arbeitgebern im Kraftdroschken-gewerbe zu fordern, dass die soziale Gesetzgebung, welche für andere Arbeiterkategorien gilt, auch auf die Kraftdroschkenführer angewandt wird. Die Gesetze über die Beschränkung der Arbeitszeit, die sozialen Versicherungen, die Arbeitsunfälle und den wöchentlichen Ruhetag u.s.w. werden besonders hervorgehoben. Die Gewerkschaft begründet ihre Bitte damit, dass das Kraftdroschken-gewerbe bereits der Aufsicht der städtischen Behörden und der Polizeibehörden unterstellt ist in bezug auf Fahrpreise, Sicherheit u.s.w. und dass die Arbeitgeber der interkommunalen, konzessionierten Autobusbetriebe bei der Festsetzung der Arbeitsbedingungen ihres Personals bereits an gewisse Verpflichtungen gebunden sind.

Ein neues Kraftverkehrsgesetz in Deutschland. (ITF) In der von der deutschen Regierung erlassenen Notverordnung, welche darauf abzielt die finanzielle und ökonomische Not in Deutschland zu bekämpfen, ist auch eine Neuregelung des gewerblichen Kraftverkehrs vorgenommen worden. Die grosse Bedeutung dieser Verordnung liegt darin, dass zu der brennenden Frage: Eisenbahn und Auto Stellung genommen wird. Die Neuregelung unterwirft jeden Lastkraftwagenverkehr, der gegen Entgelt Personen über die Grenzen eines Gemeindebezirkes hinaus zwischen bestimmten Punkten regelmässig befördern will der Genehmigungspflicht. Wichtig ist jedoch, dass jeder Lastkraftwagenverkehr, der gegen Entgelt Güter auf Entfernungen über 50 Kilometer befördern will (also auch der wilde Verkehr) ebenfalls einer Genehmigung unterworfen ist. Ferner schreibt die Notverordnung vor dass der Reichsverkehrsminister für den Güterverkehr die Beförderungspreise für das ganze Reich einheitlich festsetzt. Die Preise sind derart zu bemessen, dass der Preiswettbewerb zwischen Eisenbahnen und Kraftfahrzeugen auf gleiche Grundlage gestellt und der gemeinwirtschaftliche Aufbau des deutschen Eisenbahngütertarifs nicht gefährdet wird. Die genannte Verordnung enthält auch eine Bestimmung, die vom Arbeitsstandpunkt aus gesehen als wichtig betrachtet werden muss. Es wird n.l. vorgeschrieben, dass der Unternehmer verpflichtet ist, sich für alle Betriebsschäden an Personen oder Sachen bei einer leistungsfähigen Haftpflichtversicherungsanstalt bis zur Höhe der Höchstbeträge zu versichern, die im Gesetze über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vorgeschrieben sind. Auch kann von der Genehmigungsbehörde gefordert werden, dass er für diese Zweck eine bestimmte Sicherheit hinterlegt. Die Einhaltung dieser Verpflichtungen ist der Genehmigungsbehörde jederzeit auf Verlangen nachzuweisen.

Gründung einer Gewerkschaft für Flugpersonal in den Vereinigten Staaten. (ITF) Das Personal der Handels-Luftlinien der Vereinigten Staaten ist zur Gründung einer Gewerkschaft, die "Airline Pilots' Association of America" übergegangen. Die neue Organisation hat sich der American Federation of Labor angeschlossen. Die Mitgliederzahl beträgt jetzt bereits 450 Flugzeugführer, von den ungefähr 750, die auf den kommerziellen Handels-Linien beschäftigt sind.

Die Sparmassnahmen der Wiener Strassenbahn. (ITF) Anfang August hat die Gemeinde Wien die in Betracht kommenden gewerkschaftlichen Organisationen von den von ihr verlangten Sparmassnahmen in Kenntnis gesetzt. Am 28. September fanden, als das viel einschneidender Sparprogramm der Regierung bekannt geworden war Verhandlungen statt. Das Ergebnis dieser Verhandlungen war eine Vereinbarung für

die Gemeindearbeiter, welche auch auf die Strassenbahner Anwendung findet. Sie lautet in grossen Zügen wie folgt:

1. Der Urlaubszuschuss und die Weihnachtsremuneration werden um je 25% gekürzt. Erstmals erfolgt die Kürzung im Dezember 1931.
2. Ab 1. Oktober 1931 werden die Feierschichten eingestellt, jedoch werden noch 3 Feierschichten, ohne Abzug, gewährt.
3. Bis 31. Mai 1932 dürften Entlassungen auf Anlass eines Personalüberstandes nicht vorgenommen werden.

Ferner sind noch die Beiträge für die Pensionskasse abgeändert worden, indem sowohl die Gemeinde als die Angestellten ab 1. Oktober 3% mehr entrichten werden, während die Pensionen um denselben Prozentsatz gekürzt werden. Die Kürzung entfällt bei Familienerhaltern und Doppelwaisen, sofern ihre Pensionbezüge den Betrag von monatlich 170 Sch. nicht übersteigen.

Das Personal der Pariser Verkehrsgesellschaft fordert die Schaffung eines Amtes für den öffentlichen Verkehr. (ITF) Wegen der Kündigung der Konzession der Strassenbahnen und Autobusse im Pariser Bezirk, wird der Gemeinderat von Paris sich über die neue Verwaltungsform der Pariser Verkehrsunternehmungen zu beraten haben. Der Regierungspräsident der Seine hat sich in einem Memorandum vom 8. Oktober für ein Verkehrsmonopol durch die Erteilung der Konzession für das Strassenbahn- und Omnibusnetz an eine Tochtergesellschaft der mächtigen Untergrundbahngesellschaft ausgesprochen. Dieses Memorandum hat eine Versammlung der Personaldelegierten veranlasst eine Entschliessung anzunehmen, in der erklärt wird, dass das Personal sich mit allen Mitteln einer solchen Lösung widersetzen wird.

Der Vorstand wurde beauftragt mit allen zweckdienlichen Schritten/und zwar durch die Schaffung eines Amtes für den öffentlichen Verkehr. Nur in der Weise werden die Interessen des Personals und der Benutzer gewahrt. Der letzte Kongress des französischen Transportarbeiterverbandes hatte sich bereits einstimmig in diesem Sinne ausgesprochen.

/die öffentliche Verwaltung anzustreben,

Die 44-Stundenwoche bei der Berliner Verkehrs A.G. (ITF) Die Berliner Verkehrs-A.G. hatte den Vertrag über die Regelung der Löhne des Fahrpersonals und des technischen Personals zum 30. September gekündigt. Im Laufe der Verhandlungen, die am 8. Oktober stattfanden, erklärte die Verwaltung, dass sie nicht daran denke, einen weiteren Personalabbau vorzunehmen. Sollten weitere Einschränkungen sich als notwendig erweisen, so würde man keine Entlassungen vornehmen, sondern zu einer weiteren Herabsetzung der Arbeitszeit schreiten um den Arbeitsmarkt nicht zu überbürden. Am 20. Oktober lag das Ergebnis der Verhandlungen vor. Die 44-Stundenwoche, die seit mehr als 6 Monaten für das technische Personal besteht, wird auf den gesamten Betrieb ausgedehnt. Das bedeutet für das Fahrpersonal für das bereits Feierschichten eingeführt waren, eine Arbeitszeitverkürzung von 2 Stunden wöchentlich. Die Löhne des technischen Personals, die im Frühling nicht abgeändert worden sind, sollen jetzt um 6% gekürzt werden. Darüber hinaus werden sämtliche Familienzuschläge um 1 Pfg. pro Stunde herabgesetzt. Der Vertrag gilt für 22700 Beschäftigte und läuft bis zum 31. Januar 1932.

#### SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER

Die Lage in Holland. (ITF) Bekanntlich befinden sich die holländische Seeleute jetzt in einer tariflosen Periode. Die alten Löhne sind aber aufrecht erhalten worden. Im Zusammenhang mit dem Sturz der englischen Währung und der Lohnherabsetzung für die deutschen Seeleute, haben die Reeder eine neue Begründung für ihre Forderungen gefunden. In einem Briefe an die in Frage kommenden Gewerkschaften verlangen sie die Einleitung von Verhandlungen, mit dem Zwecke eine Verminderung der Ausgaben herbeizuführen.

Endgültige Resultate liegen noch nicht vor.

Die neuen Löhne der deutschen Seeleute. (ITF) Der vom Schlichter am 2. Oktober gefällte Schiedsspruch wurde vom Arbeitsminister am 10. für verbindlich erklärt. Ausser gewissen Verschlechterungen in bezug auf die Arbeitszeit und die Vergütung von Ueberstunden, sowie hinsichtlich der freien Tage, wurden die Löhne um ungefähr 13.5% vermindert. Ab 10. Oktober gelten die nachfolgenden Löhne:

1. Bootsmann, 1. Zimmermann	RM 137.-
2. Bootsmann, 2. Zimmermann	" 122.-
Segelmacher	" 122.-
Steurer (Quartiermeister)	" 122.-
Vollmatrosen	" 114.-
Leichtmatrosen	" 54.-
Jungmänner	" 35.-
Jungen	" 25.-
Hilfskesselwärter	" 131.-
Heizer	" 125.-
Trimmer	" 105.-
Köche	" 137.-
I. Stewards	" 137.-
Kajütsstewards auf Frachtdampfern	" 103.-
Alleinsteward	" 103.-
Kochsmaaten, befahren	" 82.-
Kochsmaaten, unbefahren	" 62.-
Messraumstewards	" 54.-
Messraumjungen,	" 25.-

Das Verpflegungsgeld beträgt in Urlaubsfällen und falls nicht an Bord gekocht wird RM.3.-.

Für Ueberarbeit ist zu zahlen: an Vollgrade RM. 0.80 pro Stunde, an Junggrade RM. 0.40, an Jungen RM. 0.25. Ueberarbeit kann auch durch entsprechende freie Zeit ersetzt werden. Das Verpflegungs- und Bedienungspersonal erhält feste Zulagen pro Monat für Ueberarbeit, die zwischen M.10.- und M.31.- liegen, je nach Grad und Umfang der Besatzung.

Fahrt- und Ruhezeitregelung in der belgischen Schleppschiffahrt. (ITF) Am 17. Oktober wurde in Gent zwischen dem holländischen Transportarbeiterverband, Belgischen Transportarbeiterverband, den Schleppschiffahrtagenten, die bei der Schleppschiffahrt nach Holland tätig sind, sowie drei Verbänden von Schleppereigentümer eine Besprechung abgehalten zwecks Regelung der Fahrt- und Ruhezeiten in der belgischen Schleppschiffahrt. Es kam schliesslich zum folgenden Uebereinkommen: Die Endstation Gent soll am Tage der Ankunft, oder am Samstag 2 Uhr nachm. sowie Sonntag nicht verlassen werden; vor 5 Uhr früh soll nicht reisebereit gemacht werden; beim Stilllegen und während der Fahrt soll eine Nachtruhe von 9 Stunden im Zeitraum zwischen 6 Uhr abends und 8 Uhr früh gewährt werden; das Slepperpersonal bekommt monatlich zwei freie Tage.