



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

No. 7

13. Mai 1957

Der "Pressebericht" behandelt Fragen, die die Transportarbeiter und die Verkehrswelt berühren; er wird zum Nutzen der Transportarbeiter, ihrer Gewerkschaften und Fachzeitungen veröffentlicht.

Auf die Wiedergabe verlässlicher Informationen wird sorgfältig geachtet, doch können wir nur die Verantwortung für die Genauigkeit von Berichten übernehmen, die sich auf die Tätigkeit der ITF und ihrer Mitgliedsorganisationen beziehen. Sonstige im Pressebericht erscheinende Mitteilungen stellen nicht unbedingt die Meinung der ITF dar.

ITF

Tagung des Regionalen
Ausschusses der Hafenaarbeiter

den Fortschritt zu beraten, der bisher bei der Behandlung der sozialen Probleme der Hafenerbetriebe der Nordsee- und Ärmelkanalhäfen erzielt worden ist, sowie die weitere Vorgangsweise zu besprechen.

(ITF) Der Regionale Unterausschuss der Hafenaarbeiter trat am 6. April in Antwerpen zusammen, um insbesondere über

Eine Resolution, in der eine Konferenz auf Dreiparteien-Grundlage vorgeschlagen wird, die sich mit dieser Frage zu beschäftigen hätte, war der vor kurzem beendeten Session des Binnenverkehrsausschusses der IAO (Hamburg, März 1957) unterbreitet worden. Von den unmittelbar von diesem Problem berührten Regierungen stimmten jedoch nur die Regierungen Belgiens und Frankreichs für die Resolution.

Nichtsdestoweniger beschloss der Unterausschuss, die Möglichkeiten der Einberufung einer Unterkonferenz zur Beratung dieser Frage, womöglich auf Dreiparteien-Grundlage, weiterhin zu prüfen und dieser Gegenstand wird anlässlich der nächsten Zusammenkunft des Unterausschusses Anfang September neuerdings zur Debatte gelangen.

TRANSPORTARBEITER (ALLGEMEIN)

NIEDERLANDE
Entlohnung und Arbeitsbedingungen der Transportarbeiter

(Personenverkehr und Strassengüterverkehr), die auf Grund einer vor kurzem erlassenen Verfügung des Ministeriums für Gesundheit und soziale Angelegenheiten erfolgte, sind im Anhang zum Pressebericht enthalten.

(ITF) Einzelheiten der Neuregelung der Entlohnung und Arbeitsbedingungen der niederländischen Transportarbeiter

EISENBAHNER

BELGIEN

Erhöhung der Entlohnung
der belgischen Eisen-
bahner

(ITF) Die Entlohnung des in einem ständigen Beschäftigungsverhältnis stehenden Personals der belgischen Staatsbahnen wurde mit Wirkung vom

1. Februar 1957 um 12,5 % erhöht. Diese Erhöhung erfolgte auf Grund einer Erhöhung der Lebenshaltungskosten und findet sowohl auf die Grundentlohnung als auch auf die Familien- und sonstigen Zulagen Anwendung. Die Pensioner werden in gleichem Masstabe erhöht.

Als typische Beispiele der zurzeit entrichteten jährlichen Grundlöhne und -gehälter führen wir die folgenden an (L_f = 140 Bfr.): Inspektor im Werkstättendienst 49 140 bis 79 999 nach 27jähriger Dienstzeit; Fahrer (elektrischer Dienst) 57 353 bis 93 359 nach 27 Jahren; sonstige Lokführer 42 570 bis 69 305 nach 27 Jahren; Stationsvorsteher (1. Klasse) Oberdispatcher 113 861 bis 209 509 nach 34 Jahren; Bremser und Zugführer 40 928 bis 66 624 nach 27 Jahren; Stellwerkwärter 45 855 bis 74 652 nach 27 Jahren.

FRANKREICH

48stündiger Streik der
Eisenbahner -- Regierung
erhöht Löhne um weitere
1,5 %

(ITF) Am 17. und 18. April kam es zu einem landesweiten 48stündigen Streik von Mitgliedern des französischen Force Ouvrière-Eisenbahnerverbandes (Mitglied der ITF). Ihnen schlossen sich die Force

Ouvrière-Verbände des Personals der Pariser Verkehrsbetriebe an.

Der Streik war die Reaktion auf das Festfahren der Verhandlungen zwischen dem Eisenbahnerverband und dem Verkehrsminister über die von den Eisenbahnern erhobene Forderung nach einem Sozialabkommen, das eine Reihe von Aspekten der Arbeitsbedingungen berücksichtigen sollte, wie Entlohnung, Pensionen, Verkürzung der Arbeitswoche, Urlaub, ärztliche Fürsorge und Wohnungsbau.

Der Eisenbahnerverband hatte sich monatelang für die Verwirklichung seiner Forderungen eingesetzt und als sich der Minister anlässlich einer Besprechung am 11. April weigerte, über ein derartiges Sozialabkommen zu verhandeln, war die Geduld der Gewerkschaft endgültig erschöpft.

Der Streik des Force Ouvrière-Eisenbahnerverbandes beruhte auf andern Motiven als der der kommunistischen und konfessionsgebundenen Gewerkschaften der zur gleichen Zeit stattfand und wurde unabhängig von diesem durchgeführt.

Am 12. April gab die Regierung bekannt, dass die Entlohnung der Eisenbahner rückwirkend ab 1. Januar um 1,5 % erhöht werden sollte. Diese Erhöhung tritt zusätzlich zu der vor einigen Wochen angekündigten einprozentigen Erhöhung der Löhne und Gehälter in Kraft.

DEUTSCHLAND

Erhöhung der Löhne und
Gehälter des Personals
der nicht-bundeseigenen
Eisenbahnen

(ITF) Die beiden der ITF angeschlossenen deutschen Gewerkschaften, nämlich die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands und die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr haben mit

den nicht-bundeseigenen Eisenbahnen einen neuen Tarifvertrag ausgehandelt, der rückwirkend ab 1. April in Kraft tritt und eine 7%ige Erhöhung der Löhne und Gehälter sowie eine Erhöhung der Ausbildungsbeihilfe und Reisekostenvergütungen vorsieht.

Bei den Verhandlungen mit den Arbeitgebern waren ausserordentliche Schwierigkeiten zu überwinden, die auf die wirtschaftliche Lage der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen zurückzuführen sind. Schliesslich kam

ein Kompromiss zustande, indem vereinbart wurde, dass Bahnen, die sich wirtschaftlich nicht in der Lage sehen, die höheren Gehälter und Löhne ab 1. April 1957 zu zahlen, dem Arbeitgeberverband bis 25. April 1957 eine entsprechende Erklärung abzugeben haben, der diese bis zum 5. Mai 1957 an die Gewerkschaften weiterzuleiten hat. Die wirtschaftlichen Verhältnisse sind sodann durch die Tarifvertragsparteien in Sonderverhandlungen zu prüfen, für die die antragstellenden Eisenbahnen rechtzeitig vor Beginn der Verhandlungen die erforderlichen Unterlagen, wie Bilanz, Erfolgsrechnung, zur Verfügung stellen müssen.

GROSSBRITANNIEN

Neuregelung der Entlohnung der britischen Eisenbahner

(ITF) Nachstehend führen wir einige Beispiele der ab 4. März d. J. geltenden Grundlöhne und -gehälter des Personals der

Britischen Staatsbahnen an. Diese Neuregelung der Entlohnung beruht auf der 5%igen Erhöhung der Bezüge, über die wir bereits berichtet haben.

Beamte im Bürodienst: Besoldungsgruppe 4 - £359 im Jahre im Alter von 21 Jahren bis £506 im Alter von 28 Jahren; Besoldungsgruppe 3 - £540 - £ 573; Besoldungsgruppe 2 £607 - 641; Besoldungsgruppe 1 - £686 - 731.

Stationsvorsteher, Lademeister, Rangiermeister und ihre Assistenten: je nach Besoldungsgruppe und Dienstalter zwischen £517 und £741 im Jahre. Bei Beschäftigung in London wird eine Sonderzulage von £10 entrichtet.

Wöchentlich entlohntes Personal: (In den meisten Fällen werden in London etwas höhere Löhne bezahlt):

	£.	s.	d.
Bahnhofgehilfe (Dienstverrichtungen einfacher Art, nach 2 Jahren)	7	11	6
Zugführer (nach 2 Jahren)	8	19	6
Stellwerkwärter (niedrigste Lohngruppe)	8	8	6
" (höchste Lohngruppe)	10	17	0
Verschieber (Lokschuppen)	8	6	6
Arbeiter im Oberbauinstandhaltungsdienst (nach 2 Jahren), ungelernt	7	11	6
Gelernter Arbeiter im Oberbauinstandhaltungsdienst, Streckenbegeher (nach 2 Jahren)	7	16	0
Rottenführer	8	15	6
Lokomotivwart (nach 1 Jahr)	7	11	6
Lokomotivwart (abgelegte Heizerprüfung)	8	3	0
Heizer und Triebfahrzeugführer-Stellvertreter (nach 2 Jahren)	9	4	6
Heizer und Triebfahrzeugführer-Stellvertreter (abgelegte Führerprüfung)	9	18	0
Lokführer und Triebfahrzeugführer (1. Jahr)	9	18	0
Lokführer und Triebfahrzeugführer (nach 2 Jahren)	11	2	6

USA

Streik im Bahn- und Bauinstandhaltungsdienst verschoben

(ITF) Als Ergebnis der Intervention der von der Regierung eingesetzten Schlichtungskommission ist

der auf den 30. April anberaumte Streik des Verbandes des Oberbauinstandhaltungspersonals (Mitglied der der ITF angeschlossenen US Railway Labor Executives' Association) verschoben worden. Die Ursache des Streiks war ein drastischer Abbau des Oberbauinstandhaltungspersonals der Pennsylvania Railroad.

SEELEUTE

INTERNATIONAL

Tagung der Arbeitsgruppe
der IAO für Heuern,
Arbeitszeit und Bemanning
an Bord von Schiffen

(ITF) Vom 11. bis 17. April tagte in Genf die auf der Vorbereitenden Technischen Seefahrtskonferenz der IAO im September/Oktober 1956 in London eingesetzte Arbeitsgruppe.

Die Vertreter der Seeleute auf dieser auf Dreiparteien-Grundlage veranstalteten Tagung waren ausschliesslich Delegierte von Mitgliedsverbänden der ITF, nämlich die Kollegen I. Haugen (Norwegen), J. Hawk (USA), T. Nishimaki (Japan), P. de Vries (Niederlande), T. Yates (Grossbritannien), O. Becu (Generalsekretär der ITF), begleitet von D. S. Tennant und J. Thore (Schweden) als technische Berater.

Die Arbeitsgruppe hatte sich mit einer Empfehlung über Heuern, Arbeitszeit und Bemanning zu beschäftigen. Mit der Annahme einer solchen Empfehlung erklärten sich die Seeleute unter zwei Bedingungen einverstanden: a) dass an dem auf der Londoner Konferenz bereits gefassten Beschlüsse über die Revision der bestehenden Konvention nichts geändert werden sollte, und b) dass die vorgeschlagene Empfehlung inhaltsmässig der Konvention gegenüber einen deutlichen Fortschritt darstellen müsse, damit sie nicht als Ersatz für die Konvention betrachtet werden könnte. Beide Bedingungen wurden angenommen.

Wie erinnerlich sein wird, führte die Vorbereitende Konferenz in London zu einer Empfehlung an den Verwaltungsrat des IAA, der sich eine Reihe von Regierungen anschlossen, was bedeutete, dass die Abschnitte der Konvention über Arbeitszeit und Bemanning durch Ausschluss des Abschnittes über die Heuern vom Bereiche der Ratifizierung, getrennt ratifiziert werden könnten. Falls die auf 1955 anberaumte Vollkonferenz für die Schifffahrt diesen Beschluss bestätigt, würde das grösste Hindernis aus dem Wege geräumt werden, das einer internationalen Regelung der Arbeitszeit an Bord von Schiffen seit Jahren im Wege steht.

Als Ergebnis der Vorbereitenden Konferenz in London und der Beratungen der Arbeitsgruppe in Genf wird der Verwaltungsrat des IAA eingeladen, die folgenden Punkte in die Tagesordnung der Seefahrtskonferenz 1958 einzubeziehen:

- 1.) Revision der bestehenden Konvention über Heuern, Arbeitszeit und Bemanning, gemäss den von der Londoner Konferenz im Oktober 1956 empfohlenen Richtlinien und
- 2.) Annahme einer Empfehlung über den gleichen Gegenstand, deren Normen höher liegen sollten als die in der Konvention enthaltenen. Der Wortlaut des Entwurfes der von der Arbeitsgruppe einstimmig angenommenen Empfehlung ist im Anhang zum vorliegenden Pressebericht enthalten.

DÄNEMARK

Gross-Reinemachen beim
dänischen Seeleuteverband

(ITF) Der der ITF angeschlossene dänische Seeleuteverband hat vor kurzem bei sich zuhause reinen Tisch gemacht. Als Ergebnis der

Wahlen gehören dem Vorstand des Verbandes nunmehr keine Mitglieder mit kommunistischen Tendenzen an. In jedes einzelne Amt wurden Nichtkommunisten gewählt, wodurch drei bisher dem Vorstand angehörende Mitglieder, deren kommunistische Sympathien bekannt waren, ihre Sitze im Vorstand eingebüsst haben.

Dem Generalsekretär From Anderson, der wiedergewählt wurde, steht nunmehr ein von kommunistischem Einfluss vollkommen freier Vorstand zur Seite.

Den einzigen "Erfolg", den die Kommunisten für sich in Anspruch nehmen konnten, war die mit sehr geringer Stimmenmehrheit erreichte Wiederwahl von Jakob Rasmussen als Hafenbeauftragter. Diesen Posten hat er seit 3 Jahren inne. Bezeichnend ist jedoch, dass er nicht in den Vorstand wiedergewählt wurde -- zum ersten Mal in der Geschichte des Verbandes ist es einem Hafenbeauftragten, der mit den Mitgliedern des Verbandes in einem Hafen in täglicher Verbindung steht, nicht gelungen, in den Vorstand wiedergewählt zu werden.

Von den 39 Kandidaten für die Wahl oder Wiederwahl, waren 14 Kommunisten. Dass ihren Bemühungen der Erfolg versagt blieb, bedeutet daher nicht, dass ihnen daran nicht gelegen war. Viel eher ist der Grund im Abscheu der dänischen Seeleute vor den vor nicht allzulanger Zeit von den Kommunisten in Ungarn verübten Terrorakten zu suchen.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

AUSTRALIEN

Ende des Streiks der Piloten der Qantas Airlines

(ITF) Der Streik der Piloten der Qantas Airlines, der am 11. April 1957 begann und der dem Zwecke diente, die Gehälter der Piloten den von anderen grossen interna-

tionalen Luftverkehrslinien bezahlten anzupassen, endete um Mitternacht des 20. April. Die planmässigen Flugdienste waren durch den Streik so gut wie völlig lahmgelegt worden.

Nach einer Zusammenkunft zwischen Vertretern der Luftverkehrslinien und der Gewerkschaft in Anwesenheit des staatlichen Schlichters erklärten sich die Piloten einverstanden, am 20. April die Arbeit wieder aufzunehmen, und die Luftverkehrslinie verpflichtete sich, das gesamte entlassene fliegende Personal unter Bewahrung aller erworbenen Rechte, Vergünstigungen und des Dienstalters wieder einzustellen. Beide Vertragspartner vereinbarten, von der Fortsetzung jeglicher mit dem Streik verbundenen Gerichtsverfahren Abstand zu nehmen und etwaige Konflikte, die sich aus dieser Regelung ergeben könnten, dem staatlichen Schlichter zu unterbreiten, dem die Frage der Gehälter der Piloten sofort zur Behandlung überwiesen werden sollte.

Die Vereinigung der australischen Verkehrspiloten hatte Erhöhungen der Gehälter gefordert, die sich zwischen A£ 620 im Jahre für erste Offiziere und A£ 1 470 für rangältere Flugkapitäne bewegen.

USA

Erste Luftverkehrskonferenz des Verbandes der Techniker und Monteure

(ITF) Der amerikanische Verband der Techniker und Monteure (International Association of Machinists -- ein Mitglied der ITF) veranstaltete vor kurzem

seine erste Luftverkehrstagung. Der Beschluss über die Einberufung dieser Konferenz war auf dem Kongress des Verbandes im vorigen Jahre gefasst worden und ihr Zweck sollte in der Ausarbeitung eines koordinierten Forderungsprogramms bestehen. Der Technikerverband zählt heute 40 000 Mitglieder in den Bodendiensten von 41 Luftverkehrslinien (eine etwa 15%ige Erhöhung gegenüber dem Vorjahre) und auf nächstes Jahr sind Verhandlungen mit den meisten Luftverkehrslinien anberaunt worden.

Der Konferenz wohnten 100 Delegierte bei und mit ihren Empfehlungen haben sich nunmehr die für die verschiedenen Einzugsgebiete der Luftverkehrslinie zuständigen Gewerkschaftsfunktionäre zu beschäftigen,

die sodann spezifische Verhandlungsziele festlegen werden. Nach Ansicht des Verbandes werden bei der Formulierung der Forderungen zwei Faktoren eine ausschlaggebende Rolle spielen: 1. Der Beginn des Düsenzeitalters in der Zivilluftfahrt, das eine grundlegende Änderung der Personalpolitik der Luftverkehrslinien zur Folge haben kann, und 2. die gewerkschaftsfeindliche Tendenz der Arbeitgeber, die vermutlich versuchen werden, die zurzeit von Senatskommissionen durchgeführten Untersuchungen der Geschäftsgebarung von Gewerkschaften als Vorwand für eine noch nachdrücklichere Intensivierung ihrer Kampagne zugunsten einer Gesetzgebung zu benutzen, die ein Verbot der Union shop- und Closed shop-Klauseln beinhalten soll.

BEVORSTEHENDE TAGUNGEN

Internationaler Fair Practices Ausschuss	Stockholm	15. - 17. Mai 1957
Sachverständigenausschuss für europäischen Verkehr	Paris	31. Mai - 3. Juni 1957
Exekutivkomitee	Paris	17. - 19. Juni 1957
Sachverständigenausschuss für europäischen Verkehr	London	17. Juli 1957
Ausschüsse der Sektionen der Eisenbahner und Arbeiter im Strassentransport	London	18. - 19. Juli 1957.

NEUREGELUNG DER ENTLOHNUNG UND ARBEITSBEDINGUNGEN
DER NIEDERLAENDISCHEN ARBEITNEHMER IM STRASSENTRANSPORT

Die Entlohnung und Arbeitsbedingungen im niederländischen Strassen-transport (sowohl Personen- als auch Güter) wurden durch einen Erlass des Ministeriums für Gesundheit und soziale Fragen vom 18. Februar 1957 neu geregelt. Die neuen Vorschriften, die rückwirkend ab 1. Januar in Kraft traten, finden auf alle Arbeitnehmer von Transport-unternehmen Anwendung mit Ausnahme von Fahrern von Autoverleihunter-nehmen und Taxifahrern.

GEHALTSEMPFAENGER - Personen- und Güterverkehr

Das monatlich entlohnte Personal ist in 11 Gehaltsgruppen eingereiht, je nach der Art der Beschäftigung, von Stenotypistinnen ohne Berufs- praxis bis Oberbuchhalter. In den beiden ersten Gehaltsgruppen sind Arbeitnehmer unter 23 Jahren eingereiht. Gehaltserhöhungen in gewis- sen Zeitabständen sind vorgesehen.

WOECHENTLICH ENTLOHNTE PERSONAL - Personen- und Güterverkehr

(Beträge in holländischen Gulden (fl) £ 1 = fl 10.60)

Das wöchentlich entlohnte Personal gehört den folgenden vier wichtig- sten Gruppen an: a) Fahrer (Personenverkehr), b) Fahrer (Strassen- gütertransport), c) Schaffnerinnen, d) sonstiges wöchentlich entlohn- tes Personal (Personen- und Güterverkehr).

Fahrer von Personenfahrzeugen

Für diese Arbeitnehmer sind je nach der Art der Beschäftigung fünf Lohngruppen vorgesehen:

1) Planmässiger städtischer Verkehr (Fahrzeug mit Schaffnern). Entlohnung der Fahrer nach Lohngruppe 3, Mindestlohn 55.92, Höchst- lohn 59.04 (in kleineren Ortschaften) und in grösseren Orten Mindestlohn 60.72, Höchstlohn 63.84. Der Höchstlohn wird nach zwei- jähriger Dienstzeit erreicht.

2) Fahrer von Autokars im zwischenstädtischen Verkehr (ohne Schaffner), Gelegenheitsfahrten, planmässiger städtischer Dienst (mit Schaffnern), oder Autobusse mit Einmannbetrieb. Entlohnung nach Lohngruppe 4. (In dieser Gruppe befinden sich die meisten Fahrer von Autobussen und Autokars).

Der Mindestlohn in Lohngruppe 4 beträgt 57.60 und erhöht sich auf 61.44 nach zweijähriger Dienstzeit (kleinere Ortschaften) bzw. 62.40 bis 66.24 in grösseren Städten. (Ausgenommen im Falle der Schaff- nerinnen werden alle Lohngruppen je nach dem Orte in fünf Ortsklassen unterteilt).

3) Fahrer im grenzüberschreitenden Reiseverkehr (Autokars). In diesem Falle gelten kurze grenzüberschreitende Fahrten nicht als internationa- le Reisen.

Diese Fahrer werden nach Lohngruppe 5 entlohnt. Der Mindestlohn be- trägt 62.88 und steigt durch 3 jährliche Lohnzulagen in der niedrig- sten Ortslohnklasse auf 67.68. In der höchsten Ortslohnklasse beträgt der Mindestlohn 67.68 und erhöht sich durch 3 jährliche Zulagen auf 72.48.

Die Arbeitszeit des obigen Personals beträgt im Durchschnitt 48 Stunden in der Woche, die auf höchstens neun Wochen verteilt werden können. Mehrarbeit wird entweder durch entsprechende Freizeit oder durch einen 25%igen Lohnzuschlag abgegolten.

Die Dienstzeit eines Fahrers von internationalen Autokarbetrieben darf, falls kein zweiter Fahrer vorhanden ist, 16 Stunden im Tage nicht übersteigen. Auf fünf Stunden am Steuer des Wagens muss eine Pause von mindestens einer halben Stunden folgen und die Arbeitszeit innerhalb jeder Dienstperiode und die darauf folgende Periode dürfen 20 Stunden nicht übersteigen, es sei denn, es werde dazwischen eine ununterbrochene Ruheperiode von mindestens 16 Stunden gewährt.

Auf die Dienstzeit muss eine mindestens 10 stündige Ruheperiode folgen vorausgesetzt, dass die folgende Ruheperiode 12 Stunden beträgt. Die tägliche Arbeitszeit (laut Vorschrift über die Arbeitszeit der Kraftfahrer) darf 14 Stunden nicht überschreiten.

Wird auf Autokars ein zweiter Fahrer mitgeführt, so beträgt die maximale Dienstzeit 16 Stunden im Tage mit einer darauf folgenden Ruheperiode von mindestens 8 Stunden, unter der Bedingung, dass die unmittelbar darauf folgende Ruheperiode 10 Stunden beträgt. Die tägliche Arbeitszeit darf 16 Stunden nicht überschreiten.

Die maximale Arbeitszeit eines Fahrers eines im internationalen Reiseverkehr eingesetzten Autokars ohne Beifahrer beträgt 64 Stunden in der Woche, falls kein freier Tag gewährt wird und 55 Stunden mit arbeitsfreiem Tage. Die Arbeitszeit im Durchschnitt von zwei Wochen darf 110 Stunden nicht übersteigen. In jedem Kalenderjahr haben die Fahrer Anspruch auf 52 Ruhetage, vorzugsweise einen pro Woche.

Fahrer von Fahrzeugen im Gütertransport

Die einschlägige Vorschrift sieht sieben Lohngruppen vor. Die meisten Fahrer sind in Lohngruppe vier eingereiht und ein kleinerer Prozentsatz in Lohngruppe 3. Die Arbeitszeit beträgt 48 Stunden in der Woche. Für Mehrarbeit wird ein 25%iger Zuschlag zum Lohn entrichtet.

Die Fahrer im lokalen Kurzstreckentransport sind in Lohngruppe 3 eingereiht. In dieser Gruppe bewegt sich der wöchentliche Lohn zwischen einem Mindestlohn von 54.00 bis 58.80 (je nach dem Orte) und einem Höchstlohn von 57.12 bis 61.92 nach zweijähriger Beschäftigung.

Fahrer von Schwerlastwagen und/oder Lastwagen mit Anhängern bis zu 25 t im Langstreckenverkehr (einschliesslich kurzer Fahrten über die Grenze), Fahrer im lokalen Kurzstreckentransport mit Fahrzeugen über 5 t und Fahrer von Fahrzeugen der Möbelspedition sind in Lohngruppe 4 eingereiht.

In dieser Lohngruppe beträgt der Anfangslohn je nach dem Ort 55.68 bis 60.48 und erhöht sich durch 2 jährliche Lohnerhöhungen auf 59.62 bis 64.32.

Fahrer, die mit der Beförderung besonderer Güterkategorien beschäftigt sind (Fahrzeuge bis zu 25 t, kurze und längere Gelegenheitsfahrten), Fahrer von Schwerlastkraftwagen auf langen grenzüberschreitenden Fahrten und Fahrer mit leitenden Befugnissen (Werkmeisterfahrer) sind in Lohngruppe 5 eingereiht.

Der Anfangslohn in dieser Gruppe bewegt sich zwischen 60.96 und 65.76 (je nach einer von fünf Ortslohnklassen) und steigt durch drei jährliche Erhöhungen auf 65.76 bis 70.56.

Fahrer von Fahrzeugen, die der Beförderung von gewissen besonderen Gütern dienen, wie schwere Maschinen, ferner Fahrer, die für Güterumschlag verantwortlich sind, der besondere berufliche Befähigungen voraussetzt sowie Fahrer von langen internationalen Fahrten gehören der Lohngruppe 6 an.

Der Mindestanfangslohn dieser Gruppe bewegt sich zwischen 65.76 bis 70.56 je nach dem Orte und erhöht sich nach dreijähriger Beschäftigung auf 70.80 bis 75.60.

Fahrer von Fahrzeugen, die besonders schwere Güter befördern, die besondere Umschlagmethoden bedingen, für die sie die Verantwortung zu übernehmen haben, sind in Lohngruppe 7 eingereiht. Der Mindest-

anfangslohn dieser Gruppe beträgt 70.80 bis 75.60 und erhöht sich durch drei jährliche Erhöhungen auf 75.84 bis 80.64. Fahrer von Personen- oder Güterfahrzeugen, die in Anbetracht ihrer normalen Arbeit in Lohngruppe 3 oder 4 eingereiht sind, erhalten, falls sie im Besitze des besonderen Befähigungsnachweises für Schwerlast B-CCV sind, eine wöchentliche Lohnzulage von 2.40 Gulden (Gruppe 3) oder 2.88 Gulden (Gruppe 4). Von dieser Bedingung wird unter gewissen Umständen abgesehen (langjährige Berufspraxis oder Bereitwilligkeit sich innerhalb einer bestimmten Zeit der Prüfung zu unterziehen).

Schaffnerinnen

Der Lohn einer Schaffnerin beträgt im Alter von 18 Jahren mindestens 28.09 und höchstens 35.96 und erhöht sich durch jährliche Zulagen auf einen Mindestlohn von 34.83 und einen Höchstlohn von 42.70 im Alter von 24 Jahren.

Sonstiges wöchentlich entlohntes Personal (Personen- oder Güterverkehr)

Für Arbeitnehmer im Verkehrswesen, -mit Ausnahme von Fahrern, d.h. Schaffner, Personal der Garagen, Verpackungsbetriebe und Personal im Werkstätten- und Instandhaltungsdienst sind zwei Lohngruppen vorgesehen.

Im Personenverkehr gibt es sieben Lohngruppen, in denen bei einer 48-stündigen wöchentlichen Arbeitszeit in Orten mit der niedrigsten Entlohnung ein Mindestlohn von 51.12 und (nach drei Jahren) ein Höchstlohn von 78.24 bezahlt wird. In Orten mit den höchsten Lohnsätzen (d.h. grössere Städte) wird ein Mindestlohn von 55.92 entrichtet, der sich auf 83.04 erhöht.

Die Schaffner sind in Lohngruppe 2 eingereiht. Sie erhalten in den grösseren Städten einen Anfangslohn von 57.60, der sich durch zwei jährliche Erhöhungen auf 60.48 erhöht und in den Gebieten mit den niedrigsten Lohnsätzen Löhne zwischen 52.80 und 55.68.

Im Gütertransport liegen die Lohnskalen der sieben Lohngruppen etwas niedriger als im Personenverkehr. Der höchste Wochenlohn (Motor-monteur-Vorarbeiter mit dreijähriger Beschäftigung in dieser Verwendungsgruppe in einer grösseren Stadt) beträgt 80.64. Der Grossteil des technischen Personal (Monteure, Mechaniker usw.) sind in den Lohngruppen 3 oder 4 eingereiht. In der erstgenannten Gruppe beträgt der Anfangslohn 54.00 bis 57.12 je nach dem Orte und erhöht sich nach einem Jahre auf 55.44 bis 60.24 und nach zwei Jahren auf 57.12 bis 61.92. In Lohngruppe 4 wird nach einem Jahr ein Lohn von 57.12 bis 59.04 entrichtet und nach 2 Jahren ein solcher von 60.96 (Orte mit niedrigsten Lohnsätzen) und ein Lohn von 61.92 bis 63.84 nach einem Jahr bis zu 65.76 in den Städten mit den höchsten Lohnsätzen.

Mechaniker oder Mechaniker-Assistenten, die gewisse Handwerkerzeugnisse besitzen, erhalten eine Handwerkerzulage, die sich zwischen 2.60 und 9.43 pro Woche bewegt.