

PRESSEBERICHT

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

No. 3

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

Amsterdam, den
4. Februar 1935

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

EISENBAHNER

Ein neues Verhandlungsverfahren bei den englischen Eisenbahnen.
(ITF) Das englische Eisenbahngesetz von 1921 regelte das Verhandlungsverfahren im Falle von Arbeitsstreitigkeiten bei den Eisenbahnen. Es wird darin bestimmt, dass, sofern zwischen den Personalorganisationen und den Gesellschaften keine Einigung erzielt werden kann, alle Streitigkeiten aus dem Lohn- und Arbeitsverhältnis zunächst dem zentralen Lohnamt unterbreitet werden müssen und, sollten die Verhandlungen auch hier fehlschlagen, in letzter Instanz dem nationalen Lohnamt. Daneben besteht bei jeder Gesellschaft ein Eisenbahnrat, dem Divisions-Gruppenausschüsse und örtliche Dienstausschüsse unterstehen.

Dieses Verfahren konnte auf Grund des Gesetzes geändert werden; die Partei, welche eine solche Änderung wünschte, musste diesen Wunsch durch 12monatige Kündigung zum Ausdruck bringen. Eine derartige Kündigung erfolgte nun seitens der Gesellschaften im März 1933, sodass das Verfahren Ende März 1934 nicht mehr gültig war. Von Oktober 1933 bis Februar 1934 fanden Verhandlungen zwischen den Parteien statt, ohne dass es zu einer Verständigung gekommen wäre. Die Parteien reichten am 8. Februar 1934 gesondert Berichte ein. Um die Meinungsverschiedenheiten aus dem Wege zu räumen, fanden dann erneute Verhandlungen statt, die diesmal von Erfolg waren. Die Eisenbahnerverbände akzeptierten die neuen Vorschläge. Nur der allgemeine Verband der Eisenbahner muss sie noch seinem am 20. Februar stattfindenden Kongress unterbreiten. Da der Vorstand für deren Annahme ist, so wird sich wahrscheinlich auch der Kongress in diesem Sinne aussprechen.

Die Vereinbarung sieht die Unterhaltung örtlicher Ausschüsse und Räte innerhalb jeder einzelnen Gesellschaft vor und Streitigkeiten, die im Schosse dieser Körperschaften nicht beigelegt werden können, werden zum Gegenstand von Verhandlungen zwischen den Organisationen und der (oder den) Gesellschaft(en).

Die folgende Stufe in dem Verfahren wird gebildet durch den nationalen Personalrat, der sich aus 16 Mitgliedern zusammensetzt, u. z. aus 8 Vertretern der 4 Gesellschaften und 8 Vertretern der Organisationen (4 vom Eisenbahnerverband - N.U.R.- und je 2 von den Organisationen der Lokführer und des Verwaltungspersonals). Dieser Rat entspricht ungefähr dem früheren zentralen Lohnrat. Man verspricht sich von dieser Körperschaft, dass durch sie die meisten Fragen geregelt werden können.

Die höchste Instanz ist das nationale Personalgericht, bestehend aus einem Vorsitzenden und 2 Mitgliedern. Der Vorsitzende wird von den beiden Parteien ernannt; sind sich diese darüber nicht einig, dann vom Arbeitsminister. Eines der Mitglieder wird von den Gesellschaften und das andere von den Organisationen ernannt. Weder der Vorsitzende noch die Mitglieder dieses Gerichtes können in der Verwaltung oder im Dienste der Eisenbahnen, desgleichen keine Angestellten oder Mitglieder der Personalorganisationen sein. Das Gericht kann Beisitzende hinzuziehen. Die Gesellschaften können 3 und die 3 Organisationen je einen Beisitzenden ernennen. Die Sitzungen können öffentlich sein, wenn die Parteien damit einverstanden sind.

Das Gericht soll das nationale Lohnamt ersetzen und gerade darin liegt der grosse Unterschied gegenüber dem bisher üblichen Verfahren. Dieses nationale Lohnamt war eine viel ausgedehntere Körperschaft, setzte es sich doch aus 6 Vertretern der Gesellschaften, 6 Personalvertretern, 4 Benutzern der Eisenbahnen und einem vom Arbeitsministerium angewiesenen Vorsitzenden zusammen.

Ferner waren bisher die Entscheidungen für die Parteien nicht verbindlich; sie durften aber, solange der Streitfall nicht alle vorgesehenen Instanzen durchlaufen hatte, zu keinen Kampfmitteln greifen. Man hofft, dass sich das neue Verfahren als elastischer erweisen und eine schnellere und wirksamere Beilegung von Streitigkeiten und Beschwerden gestatten wird, als dies beim alten System der Fall war.

(In diesem Zusammenhange ist zu erwähnen, dass die deutsche Nazipresse von diesen Neuerungen viel Aufhebens macht und hochmütig behauptet -- so sonderbar dies auch scheinen mag --, das nationalsozialistische Verfahren zur Festsetzung der Arbeitsbedingungen habe den Engländern als Vorbild gedient. Bis auf weitere Order bestehen auf alle Fälle einige Unterschiede... die Herren Nazis scheinen aber schwerlich verstehen zu können, dass das englische Verfahren auf freier Vereinbarung zwischen den Parteien beruht, dass ferner die von den verschiedenen Instanzen gefällten Sprüche für keine der Parteien verbindlich sind und dass schliesslich England mit seinen alten und bewundernswerten Traditionen der Loyalität und Rücksicht auf eingegangene Verpflichtungen keinerlei Bedürfnis nach den arroganten Methoden der Nazis hat.)

Kundgebung des Personals der öffentlichen Betriebe in Belgien gegen Gehaltskürzungen. (ITF) Am Sonntag, den 20. Januar fand in Brüssel auf Veranlassung der Organisationen des Personals in öffentlichen Betrieben und der Eisenbahner, die zusammenarbeiten, eine Massendemonstration gegen/dem Staatspersonal mit Wirkung ab 1. Januar auferlegten Gehaltsabbau statt. An der Kundgebung nahmen 50.000 Arbeitnehmer teil. Aus allen Teilen des Landes waren die Teilnehmer herbeigeströmt. Nach der Demonstration fand eine grosse Versammlung statt, welche eine an die Regierung gerichtete Denkschrift, in der gegen den Abbau protestiert wurde, gutgeheissen hat. Ferner wurde an den Premierminister eine Abordnung geschickt, welche ihm die Forderungen des Personals unterbreitete. Der Minister erklärte der Delegation, die Regierung werde die in der Denkschrift erwähnten Fragen einer Prüfung unterziehen, ferner werde der Erlass, durch den der Abbau auferlegt wurde, einer Revision unterzogen und man werde versuchen, einen Modus zu finden, nach dem die Kürzungen 5% nicht übersteigen würden. Dies hätte auch zu bedeuten, dass wieder die früheren Sätze der verschiedenen gekürzten oder ganz abgeschafften Prämien und Zulagen eingeführt werden. /den

Freisprechung des wegen der Eisenbahnkatastrophe von Lagny angeklagten Lokführers. (ITF) Die schreckliche Eisenbahnkatastrophe, die sich am 23. Dezember 1933 in Lagny ereignete, die 200 Menschen das Leben kostete und worüber in der Presse heftig gestritten wurde, ist noch in frischer Erinnerung. Der Lokführer des Schnellzuges, mit welchem das Unglück passierte, ist sofort verhaftet, dann aber unter dem Drucke der öffentlichen Meinung einstweilen freigelassen worden. Die darnach eingeleitete gerichtliche Untersuchung dauerte fast das ganze Jahr 1934 hindurch. Die Regierung setzte von sich aus eine Kommission ein, mit dem Auftrage, die Ursachen des Unglücks zu ermitteln; das Gutachten dieser Kommission dürfte jedoch vor Ende 1935 nicht fertig vorliegen. Anfänglich bestand auch die Absicht, ~~einige~~ höhere Beamte der Ostbahngesellschaft gerichtlich zu verfolgen, nach Kenntnissnahme der Ansicht der Sachverständigen hat man jedoch davon Abstand genommen. Der Lokführer dagegen wurde vor Gericht zitiert, wo er beim Verhör erklärte, dass sämtliche Signale auf seiner Strecke offen standen. (Der fragliche Lokführer hat 24 Jahre lang Dienst getan, ohne auch nur einmal ein Signal zu übersehen.) Die Erklärungen des Heizers stimmten mit denen des Lokführers überein, ausser dass er die roten Rücklichter des verunglückten Zuges nicht gesehen hatte. (Bei einer 8 Monate früher erfolgten Untersuchung stellte sich heraus, dass der Heizer farbenblind war.)

Die Vertreter der Gesellschaft sowie der Staatsanwalt machten auf die Behauptungen des Heizers hin geltend, dass unmöglich in der Nähe des Ortes der Katastrophe alle Signale auf

offen standen, denn dies hätte bedeutet, dass 4 Signale auf einmal nicht funktioniert hatten, was nicht angenommen werden könne. Das Gericht war jedoch anderer Ansicht und am 24. Januar sprach es den angeklagten Lokführer frei.

Rückerstattung von Gehaltsabzügen bei der argentinischen Eisenbahn. (ITF) Nach einem vor einiger Zeit gefällten Schiedsspruch sind die provisorischen Gehaltsabzüge, welche sich die argentinischen Eisenbahner in den letzten 2 bis 3 Jahren gefallen lassen mussten, von der Gesellschaft zurückzuerstatten, sobald ihre Finanzlage dies zulässt. Die Staatsbahnen haben nun am 10. Dezember v. J. beschlossen, Ende des Monats die in den vorausgegangenen 4 Monaten abgezogenen Beträge zurückzuerstatten. Die Süd- und Zentral-Bahn hat beschlossen, die Abzüge einzustellen, sie erwartet aber die Regelung einiger schwebender Fragen bevor sie sich anschickt, die Lohnabzüge wieder zu vergüten. Die beiden Eisenbahnerorganisationen versuchen nun, auch die übrigen Gesellschaften dazu zu bewegen, diesem Beispiele zu folgen.

Gerichtsurteil für das australische Eisenbahnpersonal als Präzedenzfall. (ITF) Vor 7 Jahren beantragten die Staatsbahnen von Victoria, Südaustralien und Tasmanien beim Bundesschiedsgericht unter Hinweis auf ständige Betriebsverluste die Zustimmung zu einer Gehalts-herabsetzung bei den Lokführern. In dieser Angelegenheit ist erst am 12. Dezember 1934 ein endgültiger Spruch gefällt worden. Danach dürfen die Eisenbahnen nicht als rein kommerzielle Unternehmen angesehen werden, da sie auch eine kulturelle und kolonisatorische Aufgabe haben. Die Staaten haben auf Grund dieses Umstandes beträchtliche Ausgaben für das Eisenbahnwesen gemacht. Das Schiedsgericht war der Ansicht, dass ein Gehaltsabbau ungerechtfertigt ist, da überdies das Parlament den Standpunkt eingenommen hat, dass den Staaten, die sich infolge der Verluste der Eisenbahnen in einer schwierigen finanziellen Lage befinden, eine Entschädigung gewährt werden muss.

Rückerstattung von Mietbeträgen an die Eisenbahner Neuseelands. (ITF) Obgleich s. Zt. die Gehälter des Eisenbahnpersonals von Neuseeland herabgesetzt worden waren, mussten sie doch die alten Sätze für ihre Wohnungsmiete weiterzahlen. Die Eisenbahner haben sich darüber beklagt; nach einem nun erfolgten Urteil werden ihnen für die Zeit vom 1. April 1932 bis 31. März 1934 10% von den entrichteten Mietbeträgen zurückerstattet. Ab 1. April 1934 beträgt die Rückvergütung nur noch 7%, da an diesem Tage eine Gehaltserhöhung in Kraft getreten ist.

Die Ueberarbeit bei den amerikanischen Eisenbahnen. (ITF) Die früheren Bestimmungen über die Entschädigung von Ueberarbeit des Streckenpersonals bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten sind in die neuen Verträge nicht mehr aufgenommen worden, was eine wesentliche Verbesserung zu bedeuten hat, denn diese Bestimmungen waren für das Personal alles andere als günstig. Bei der Eric Railroad wird künftig nach geleisteten 9 Stunden Arbeit für jede weitere Stunde ein Zuschlag von 50% zum gewöhnlichen Lohn bezahlt; dieser Zuschlag gilt auch bei Sonn- und Feiertagsarbeit.

Man rechnet mit der Einführung ähnlicher Bestimmungen durch die übrigen Eisenbahngesellschaften, sobald auch deren Verträge ablaufen. Die tägliche Arbeitszeit ist allerdings auf 8 Stunden beschränkt, der Ueberstundensatz wird jedoch erst ab der 10. Stunde vergütet.

Die Forderungen der rumänischen Eisenbahner. (ITF) Die Föderation der Eisenbahnangestellten Rumäniens, der alle Gruppen angehören, hielt am 13. Januar in Bukarest eine ausserordentliche Delegiertenversammlung ab, an der auch die der I.T.F. angeschlossene Organisation teilnahm. Gelegentlich dieser Versammlung hat der zuständige Minister eine Abordnung des Personals empfangen. Diese bestand aus 150 Mann, der Minister hat aber nur 20 zugelassen.

Die Lage bei den rumänischen Eisenbahnen ist kurz folgendermassen:

Im Jahre 1933 hat das Parlament neue Vorschriften der Staatsbahnen über die Löhne und das Dienstverhältnis genehmigt. Diese Vorschriften waren seither in Kraft, und sie haben sich in dieser Zeit als recht nachteilig für das Personal erwiesen. Im

allgemeinen sind die Eisenbahner in niedrigere Gehaltsklassen als vorher eingereiht worden und die Festanstellung wurde illusorisch gemacht. Früher galt jeder nach Zurücklegung von 3 Dienstjahren als festangestellt, gemäss der neuen Bestimmungen aber "kann die Festanstellung eines Bediensteten nach 5 Dienstjahren erfolgen." Infolge dieser neuen Vorschriften hat sich der Zustand herausgebildet, dass es unter insgesamt 2 000 Werkstättenarbeitern nur 150 Festangestellte gibt. Die andern können mit 14tägiger Kündigungsfrist (im günstigsten Falle unter Gewährung einer Pension) entlassen werden. Festangestellte können nur auf dem Disziplinarwege ihres Postens verlustig gehen.

Durch die neue Regelung wurde ferner ein neues System der Ortsklasseneinteilung geschaffen, auf Grund dessen die Angestellten eine 8, 12 und sogar 20%ige Lohnsenkung, je nach der Klasse, erlitten haben. Alles in allem kann gesagt werden, dass die Löhne der rumänischen Eisenbahner, die sowieso schon die unterste Grenze erreicht hatten, um weitere 25 bis 30% herabgesetzt worden sind. Zu bemerken ist ferner, dass man für die Arbeiter eine Art Notensystem für ihr Betragen eingeführt hat. Diese Noten spielen bei der Beförderung eine grosse Rolle. Dieses System öffnet aller Art Missbräuche Tür und Tor und führt zu Günstlingswirtschaft. Am 14. Oktober 1934 schon zeigte sich die Unzufriedenheit des Personals über die neuen Bedingungen und ein von 6 000 Delegierten beschickter Kongress hat beschlossen, durch Einreichung einer Denkschrift an den zuständigen Minister und an die Eisenbahnverwaltung die Behörden auf die Missstände aufmerksam zu machen und um Abhilfe zu ersuchen. Die Denkschrift wurde tatsächlich unterbreitet, es wurde aber nichts damit erreicht. Dies war einer der Gründe zur Einberufung der ausserordentlichen Delegiertenversammlung vom 14. Januar.

Bei der Audienz beim Verkehrsminister hat die obenerwähnte Abordnung ihre Beschwerden vorgebracht. Der Minister erklärte, die Denkschrift sei nicht zu seiner Kenntnis gelangt; er erbat sich eine Frist von 14 Tagen, um sich vom Sachverhalt genauer zu unterrichten. Die Versammlung beschloss nach Rückkehr der Abordnung, zuzuwarten, obgleich manche Delegierte sofortige Einleitung einer Aktion vorgezogen hätten. In der Denkschrift haben die Eisenbahner folgende Forderungen aufgestellt:

Festanstellung nach 5 Dienstjahren;

Bezahlter jährlicher Urlaub für die nicht fest angestellten Bediensteten auf Grund des Dienstalters (bisher erhielten die provisorisch Angestellten 10 Tage Urlaub im Jahr);

Kostenlose ärztliche Behandlung im Krankheitsfälle für die Dauer von 12 Monaten für die provisorischen Angestellten, die 5 Dienstjahre zurückgelegt haben, sowie für Festangestellte; nach 12monatiger ärztlicher Behandlung soll, sofern keine Heilung erfolgt ist, Pensionierung erfolgen;

Abhilfe von Ungerechtigkeiten, die bei Beförderungen und Erhöhung des Akkordschlüssels begangen wurden;

Aufhebung der Ortsklassen;

Abschaffung der Noten für Betragen des Angestellten;

Errechnung der Mietzinszulage auf Grund von 240 Arbeitsstunden, u. z. mit 30, 25 und 20%;

Errechnung des Krankengeldes nach dem Grundlohn, ohne Abzug von Krankenversicherungsbeiträgen;

Errechnung der Pension auf Grund von 240 Arbeitsstunden.

Wohin kommt das Geld der rumänischen Eisenbahnen? (ITF) Bei den rumänischen Staatsbahnen sind Lohnsenkungen und Personalabbau an der Tagesordnung. Es wird mit grossen Verlusten gearbeitet. Man scheint jedoch nicht immer in gleicher Weise zu verfahren und für gewisse Personen eröffnen die Eisenbahnen ungekannte Möglichkeiten. Was denkt man z. B. über folgende Geschichte: Der Sohn des Stellvertreters des Generaldirektors hat eine Studentin geheiratet. Dies ist an sich nichts Aussergewöhnliches. Das junge Paar wollte nur eine vorteilhafte Hochzeitsreise machen. Der einflussreiche Generaldirektor liess die jungen Eheleute bei den Staatsbahnen ernennen, und darnach wurden sie vom Verwaltungsrat zu einer "Studienreise nach dem Auslande" entsandt. Dieses Amt brachte an Diäten 1 000 Lei im Tag ein. Das Paar bereiste halb Europa. Eines schönen Tages aber war das Geld aufgezehrt. Die Eisenbahnen bewilligten eine weitere Pauschalentschädigung, u. z. 60.000 Lei für den Mann und 30.000 Lei für die Frau. Das Pärchen hat jedoch nach seiner Rückkehr vergessen, über diese Studienreise Bericht zu erstatten und Rechenschaft über die Verwendung des Geldes abzulegen. Auf jeden Fall hat es 10 000 Lei zu viel ausgegeben und dieser Betrag wird ihnen jetzt in Raten vom Gehalt abgezogen....

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Das Londoner Verkehrsamt und dessen Personal. (ITF) Allen Personalmitgliedern des Londoner öffentlichen Verkehrsamtes, dem allmählich fast sämtliche Verkehrsbetriebe eingegliedert wurden, ist eine von Lord Ashfield, dem Präsidenten des Unternehmens unzeichnete Mitteilung ausgehändigt worden. U. a. heisst es darin, dass infolge Vereinheitlichung einer grossen Anzahl Einzelunternehmen viele Fragen und Differenzen, welche das etwa 76 000 Mann umfassende Personal angehen, einer Prüfung unterzogen werden mussten. Das Verkehrsamt konnte die angenehme Mitteilung machen, dass alle diese Fragen nach langwierigen Unterhandlungen mit den in Betracht kommenden Gewerkschaftsorganisationen gelöst werden konnten. Eine Reihe von Unterschieden und Abweichungen wurden ausgeglichen; die von den Gesellschaften vor ihrem Uebertritt in das Einheitsunternehmen gemachten Versprechungen und Vertragsabschlüsse wurden verwirklicht und "die zurzeit an sämtlichen Löhnen vorgenommene Kürzungen werden mit Wirkung ab Juni 1935 aufgehoben". Die Mitteilung schliesst mit einem Appell an das Personal um Mitarbeit, damit das Unternehmen den an dasselbe gestellten, ständig wachsenden finanziellen Anforderungen besser gerecht werden könne.

Nach dem Strassenbahnerstreik von Melbourne - Australien. (ITF) Wie bekannt wurden im November v. J. während der Jahrhundertfeier die Strassenbahnen Melbournes 4 Tage stillgelegt und die Arbeit erst wieder aufgenommen, nachdem man das Versprechen abgegeben hatte, dass als Sondervergütung für die angestrengte Arbeit während des Festes eine Summe von insgesamt £8 000.-- unter das Personal verteilt werde und dass die übrigen Beschwerden des Personals einer Prüfung unterzogen würden. Nun hat das Strassenbahnunternehmen von Melbourne die Forderung des Personals auf eine Lohnerhöhung von 2 s. täglich erneut von der Hand gewiesen mit der Begründung, eine solche Erhöhung bedeute für das Unternehmen eine Mehrausgabe von £120.000, die eine Fahrpreisermässigung erforderlich machen würde. In einer grossen Personalversammlung der Melbournen Strassenbahnen führte der Vorsitzende der Personalgewerkschaft aus, vor einigen Jahren seien die Löhne um 4 s. 8 d. herabgesetzt worden, ohne dass gleichzeitig eine Tarifiermässigung erfolgt sei. Die Versammlung beschloss, beim Bundesschiedsgericht Berufung einzulegen. Dieses hat nun die Arbeiter ebenfalls mit ihrer Forderung auf eine Lohnerhöhung von 2 s. täglich abgewiesen mit der Begründung, es lägen zu ihrer Rechtfertigung keine ausreichenden Gründe vor. Es hat indessen beschlossen, die frühere Vertragsbestimmung, wonach Bedienstete mit mindestens 10 Dienstjahren eine Lohnzulage von 3 s. wöchentlich erhalten, wieder in Kraft zu setzen und änderte zugleich die Festimmung über die Essenspausen zugunsten des Personals. Das Gericht erkannte die Behauptung, dass die Arbeitsbedingungen des Personals gerade so gut, wenn nicht besser als die der Arbeiter in der Privatindustrie seien, an.

(1 austr. Pfund = 12 schw. Fr., 6 hfl.)

Ein Streik von Frachtautoführern in New York. (ITF) Am 28. Januar brach in New York ein recht ungewöhnlicher Streik aus. 20 000 organisierte Frachtautoführer legten die Arbeit nieder, um, wie die Streikführer offen zugaben, den höchsten Gerichtshof von New York dahin zu beeinflussen, dass dieser keine vorläufige Verfügung erlasse, auf Grund welcher die Hafenarbeiter daran gehindert werden, sich mit der Arbeit der Unorganisierten zu befassen. Erwartet wurde, dass das Gericht eine derartige Verfügung am 28. Januar unterzeichnen würde, dies wurde jedoch auf Freitag, den 1. Februar verschoben. Die Frachtwagenführer nahmen die Arbeit am 29. Januar wieder auf.

Sehr beunruhigend wirkt auch der Umstand, dass demnächst der Code für die Automobilindustrie ablaufen wird.

Neue Regelung für das Mietwagengewerbe in Rotterdam. -- Holland. (ITF) Der Rotterdamer Gemeindevorstand bemüht sich ernstlich, in das im sog. Luxus-Mietwagengewerbe herrschende Chaos Ordnung hineinzubringen. Der holländische Transportarbeiterverband forderte seine Mitglieder auf, bei der Durchführung der nunmehr getroffenen Regelung so gut wie möglich mitzuarbeiten, da in dieser Regelung der Kern zu weiteren Verbesserungen läge.

Die wichtigsten Bestimmungen in der Verordnung, welche die Gemeinde Rotterdam erlassen hat, sind, soweit die Arbeitnehmer ein

Interesse daran haben:

dass die Tarife, die Arbeitszeit, Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen vom Stadtrat gutgeheissen werden, sofern dieser es für notwendig hält. In diesem Falle dürfen sie auch nicht ohne dessen Zustimmung geändert werden. Ferner muss in allgemeinen die Art der Betriebsführung, eventuell auch mit Bezug auf die Tarife, die Arbeitszeit, Löhne und sonstigen Arbeitsbedingungen ebenfalls vom Stadtrat gutgeheissen werden.

Es gelten nun für alle Luxus-Mietwagenbetriebe folgende Bedingungen:

- 1.) Der Tarif beträgt -- bei einem Anschlag von fl. 0,20 -- fl. 0,08 pro km bei kleinen und fl. 0,12 1/2 pro km bei grossen Wagen (mit Trinkgeld);
- 2.) Es muss eine vom Oberpolizeikommissar gutzuheissende Haftpflichtversicherung abgeschlossen werden;
- 3.) Die Arbeitszeit der Kraftfahrer darf nicht mehr als 12 Stunden in Tagesdurchschnitt betragen;
- 4.) Der wöchentliche Garantielohn der Kraftfahrer muss mindestens fl. 12,50 betragen;
- 5.) Die Fahrzeuge müssen mit Taxametern versehen sein, die von aussen her nicht gesehen werden können;
- 6.) Der Unternehmer hat bei der Stadtkasse eine Kautions von fl. 500.-- zu hinterlegen.

Diese Bestimmungen sind, vom Standpunkte des Chauffeurs aus gesehen, noch weit entfernt von ihrer Vollkommenheit. Es ist alles anders als ein idealer Zustand, bei einem Wochenlohn von fl. 12,50 und einem 12stündigen Arbeitstag existieren zu müssen, geschweige denn Vorkehrungen für den Krankheitsfall, Essens- oder Ruhepausen, Urlaub, Wagenstillstand u. dgl. getroffen sind. Aber, wie gesagt, die holländische Organisation glaubt, bei der nötigen Mitarbeit der Chauffeurs, die mit für die Einhaltung obiger Bestimmungen zu sorgen haben, in der Regelung eine Grundlage zu haben, auf der sie weiter aufbauen kann.

SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER

Lohnverbesserung für die englischen Seeleute (ITF)

Am 11. Januar d. J. fanden zum zweiten Male Verhandlungen zwischen den englischen Seeleuten und Reedern statt. Dabei haben die Reeder angeboten, 25% des Lohnabbaues, der 1932 durchgeführt wurde, zu annullieren, d. h. die jetzigen Sätze um 25% wieder zu erhöhen.

Damals wurden die Seemannsheuern von der Charge des Matrosen ab um 18 s. monatlich und 6 s. wöchentlich (auf Fahrzeugen, wo wöchentliche Lohnzahlung erfolgt) gesenkt. Die Reeder fügten bei diesem Angebot noch hinzu, dass dieses Angebot auch die Bedingung in sich schliesse, dass der Seemannsverband seine Tätigkeit in der Frage der Besatzungsskala etc. einstelle. Auf die Proteste der Organisationen gegen diese Einschränkung liessen sich die Reeder schliesslich von diesem Vorbehalt abbringen.

Nach langwierigen, bisweilen recht lebhaften Verhandlungen beschloss der Vorstand des Seemannsverbandes, das Angebot der Reeder zu akzeptieren, gleichzeitig aber nochmals die Forderung zu erheben, dass baldmöglichst weitere Verbesserungen an den Arbeitsbedingungen angebracht werden müssen.

Ein neuer Kollektivvertrag für die Seeleute Neuseelands. (ITF) Am 1. Dezember 1934 ist für die Seeleute von Neuseeland ein neuer Kollektivvertrag in Kraft getreten. Derselbe bedeutet eine Aufbesserung der bisher gültigen Heuersätze um 8%. Die gegenwärtigen Löhne betragen:

Bootsmann, 1. Vollmatrose, Lampist	£ 15.6.-
Quartiermeister, Lampist, Vollmatrose	£ 14.6.-
Leichtmatrose (18 Jahre und älter)	£ 9.17.-
Leichtmatrose (unter 18 Jahren)	£ 8.14.-
Junge (17 Jahre und älter)	£ 4.15.-
Donkeyman	£ 17.6.- bis £ 17.16.-
Heizer-Schmierer	£ 16.16.-
Heizer, Materialverwalter, Schmierer	£ 16.5.-
Kohlenzieher, Putzer der Rohrleitungen (wiper), Messraumjunge	£ 14.6.-

Der Vertrag gilt auf 2 Jahre. (1 neuseel. Pfund = ca. 12 schw. Fr., ca. 6 hfl.)

Ein neuer Kollektivvertrag für die Atlantikfahrt der Vereinigten Staaten. (ITF) Die amerikanische Seemannsorganisation erwirkte am 21. Dezember 1934 den Abschluss eines Kollektivvertrages, wodurch die Löhne seiner Mitglieder bei den Gewerkschaften der Atlantik- und Golf von Mexiko-Fahrt geregelt wurden. Danach gelten folgende Heuern:

Paketboote und Frachtdampfer.

	<u>Deckmannschaft</u>
Vollmatrose	\$ 57.50
Leichtmatrose	\$ 40.00
1. Bootsmann	\$ 67.50
2. Bootsmann	\$ 60.00
Quartiermeister	\$ 62.50
1. Zimmermann	\$ 72.50
2. Zimmermann	\$ 60.00
Materialverwalter	\$ 62.50

Tankschiffe.

Vollmatrose	\$ 62.50
Leichtmatrose	\$ 47.50
1. Bootsmann	\$ 80.00

Maschinenraumpersonal

Heizer (auf Schiffen mit Ölfuerung)	\$ 57.50	Heizer	\$ 65.00
Heizer (auf Schiffen mit Kohlenfuerung)	\$ 60.00	Schmierer	\$ 72.50
Schmierer	\$ 67.50	Rohrputzer	\$ 57.50
Wärter an den Wassortentern	\$ 67.50	Pumpenwärter	\$ 35.00
Kohlenzieher	\$ 45.00	Hilfspumpenwärter	\$ 75.00
Rohrputzer (wiper)	\$ 45.00		
Materialverwalter	\$ 67.50		

Bedienungspersonal

<u>Frachtschiffe</u>			
Chef-Steward	\$ 105.00	Chef-Steward	\$ 120.00
Koch-Steward	\$ 105.00	1. Koch	\$ 100.00
1. Koch	\$ 90.00	2. Koch-Bäcker	\$ 80.00
2. Koch-Bäcker	\$ 75.00	Messraumjunge	\$ 45.00
3. Koch	\$ 65.00	Junge	\$ 40.00
Messraumjunge	\$ 42.50		
Junge	\$ 35.00		

Paketboote

Junger	\$ 40.00
--------	----------

Was das Bedienungspersonal auf den Paketbooten betrifft, so wurde vereinbart, dass mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Klassen und Leistungen der Paketboote, des Dienstes und der befahrenen Linien und den sich daraus ergebenden Komplikationen, sowie mit Rücksicht darauf, dass durch diese Umstände keine einheitlichen Lohnsätze, die für alle Beschäftigten und Arbeitgeber gleichermaßen billig wären, aufgestellt werden können, die Löhne der verschiedenen Grade unter dem Bedienungspersonal auf dem Wege der Vereinbarung zwischen den verschiedenen Schifffahrtslinien und Gewerkschaftsvertretern festgesetzt werden sollen.

Befindet sich das Fahrzeug im Hafen und haben sich die Besatzungsmitglieder selber nach Unterkunft umzusehen oder müssen sie sich selbst beköstigen, so wird pro Mann für jede ausserhalb des Schiffes verbrachte Nacht eine Entschädigung von \$0,75, für jede Mahlzeit eine solche von \$0,35 gewährt.

Der Vertrag sieht die Schaffung eines paritätischen Schlichtungs- und Vermittlungs-Bezirksausschusses im Hafen von New York vor, bestehend aus 6 Mitgliedern, von denen 3 von den Schifffahrtsgesellschaften und 3 vom Seemannsverband ernannt werden. Dieser paritätische Bezirksausschuss wird über die ihm von den paritätischen Ortsausschüssen unterbreiteten Forderungen befinden. Er ist zuständig für die Beilegung und Erledigung aller Beschwerden oder Streitfälle, die sich aus dem Verhältnis der Schifffahrtsgesellschaften und ihres Personals zueinander, soweit sie unter den fraglichen Vertrag fallen, oder einer Gesellschaft mit der Organisation oder bei der Auslegung des Vertrages ergeben. Die Entscheidungen des Ausschusses sind endgültig. Bei Stimmgleichheit hat der Ausschuss einen neutralen, stimmberechtigten Vorsitzenden hinzuzuziehen. Die Ortsausschüsse werden gerade so zusammengesetzt; deren Beschlüsse sind endgültig und verbindlich, sofern nicht innerhalb 10 Tagen beim

paritätischen Distriktsausschuss Berufung eingelegt wird.

Die Mitglieder des amerikanischen Seemannsverbandes, die als Bürger der Vereinigten Staaten gelten, haben bei der Annahmestellung den Vorzug; es wird aber nicht verlangt, dass Seeleute, die einer Organisation nicht angehören wollen oder solche, die am Ende einer Reise keine sofortige Wiedereinstellung fordern, entlassen werden.

Der Tag ist für die Matrosen auf See in 3 Wachen eingeteilt. Im Taglohn arbeitende haben den Achtstundentag. Werden im Hafen keine regelmässigen Wachen gegangen, so dauert der Arbeitstag für das Deck- und Maschinenpersonal je 8 Stunden.

Auf Schiffen mit Kohlenfeuerung darf kein Heizer gezwungen werden, mehr als 4 Feuer mit natürlichem Zuge und mehr als 3 Feuer mit künstlichem Zuge zu unterhalten.

Der Vertrag ist am 1. Januar 1935 in Kraft getreten. Er gilt auf ein Jahr.

Lohnhöhung für die Fischer von Fleetwood. (ITF) Dem Beispiele der übrigen Arbeiter folgend, versuchen auch die englischen Fischer, ihre Löhne zu verbessern. Am 28. Dezember 1934 erwirkten die Maschinenisten auf den Dampftrawlern von Fleetwood eine Heueraufbesserung von 1 s. 9 d., die Heizer eine solche von 2 s. 4 d. Die neuen Heuersätze sind:

1. Maschinist 66 s. 6 d. pro Woche (zuzüglich 3 d. pro £ des Fangergebnisses, minus 10%^x)
 2. Maschinist 58 s. 4 d. pro Woche (zuzüglich 2 d. pro £ des Fangergebnisses, minus 10%^x)
- Heizer 52 s. 6 d.

^x) Bis 28. Dezember betrug dieser Abzug 20%.

Die Seeleute von Marseille halten Fahrzeuge auf. (ITF) Am 19. Januar haben die bei der "Compagnie generale transatlantique" Beschäftigten Seeleute, die für das Fahrpersonal eine Dienstordnung verlangen, in Marseille 2 Paketboote 2 Stunden lang aufgehalten, um so ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen. Die Fahrzeuge sollten um 10 Uhr ausfahren; dies war erst um die Mittagszeit möglich.

Forderungen der tschechoslowakischen Donauschiffer. (ITF) Auf Grund eines neuen Gesetzes über die Rechtsstellung der Privatangestellten ist ein neues Dienstreglement für die Donauschiffahrt in Vorbereitung. Im Zusammenhang damit haben die Schiffer ihre Forderungen angemeldet, die im neuen Dienstreglement berücksichtigt werden sollen. Sie verlangen unter anderem: Einführung einer fixen Entlohnung und Ueberstundenzuschläge; Regelung der Arbeitspausen und der Nachtruhe; bessere Besatzungsregelung; Abschaffung übermässiger Ueberstundenarbeit; Abschaffung des Aussetzens in den Wintermonaten; Verbesserung der Krankenversicherung; Abschaffung von Geldstrafen; Verlängerung von Ferien; Einsetzung eines Betriebsausschusses etc.

-o-o-o-

BEILAGEN

Dieser Nummer liegen bei:

- 1) Redaktioneller Informationsdienst: Kraftfahrer No. 1.
- 2) eine Beilage für die Eisenbahner.
- 3) eine Beilage für die Kraftfahrer.