



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 MONATLICH IN ESPERANTO

No. 3

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) Amsterdam,
den 3. Februar 1936.

Bevorstehende Kongresse.

Dänische Stewards, 16. Februar in Kopenhagen.

EISENBAHNER.

Die schwedischen Staatsangestellten fordern Gehaltsaufbesserung.
(I.T.F.) Der Verband der Eisenbahner, der Verband des Lokomotivpersonals und der Zentralverband der Staatsbeamten Schwedens haben unlängst in einem ausführlichen Gesuch Neuregelung der Löhne und Gehälter verlangt. Die nun fast 20 Jahre lang geltenden Vorschriften müssen als provisorische Regelung gelten. Und der Umstand, dass deren Revision nicht eher erfolgte, hat darin seine Ursache, dass infolge der 1930 eingetretenen Krise die Vorschläge, die von einer schon 1928 ernannten Lohnkommission ausgearbeitet wurden, resultatlos blieben. Da nun seit 1934 die Konjunktur eine unleugbare Besserung zeigt, glaubt auch das Eisenbahnpersonal, Anspruch auf seinen Anteil erworben zu haben. Die Eisenbahner machen geltend, dass die Löhne bei den Eisenbahnen im Vergleich zu 1914 keine so grosse Steigerung aufweisen als sie in der Privatindustrie zu verzeichnen ist. Ein Stationsarbeiter, der 1914 z. B. ein Jahreseinkommen von Kr. 1720.-- hatte, erhielt 1934 Kr. 3395.-- (einschliesslich Teuerungszuschlag von 8%), was einer Lohnsteigerung von 98% entspricht. Die Löhne der Industriearbeiter dagegen wurden durchschnittlich um 120% erhöht, wobei nicht angenommen werden darf, dass die Staatsbediensteten vor dem Kriege "zu hohe" Gehälter bezogen, denn damals schon beabsichtigte die Regierung eine Heraufsetzung der Gehaltssätze.

Der zuständige Minister wurde ersucht, schon jetzt die nötigen Massnahmen zur Durchführung einer Untersuchung in der ganzen Angelegenheit zu treffen.

Lohnerhöhung bei den irischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Ende 1935 schlossen die Great Southern Railway Company, eine irische Eisenbahngesellschaft, und die 3 englischen Eisenbahnerverbände miteinander eine Vereinbarung, wonach 2 1/2% der früher vorgenommenen 7 1/2%igen Lohnsenkung rückgängig gemacht wurden. Diese Vereinbarung trat am 1. Januar 1936 in Kraft. Die ursprüngliche Forderung der Gewerkschaften ging auf restlose Aufhebung des 7 1/2%igen Abzuges hinaus.

Lohnabbau in der Schweiz? (I.T.F.) Am Dienstag, den 14. Januar behandelte der schweizerische Nationalrat bei Durcharbeitung des Budgets den Vorschlag der Regierung auf Herabsetzung der Staatsbeamtengehälter. Der Regierungsvorschlag bedeutete eine Lohnsenkung von 15% für den Teil des Jahresverdienstes, der über Fr. 1400.-- hinausgeht. Über diesen Vorschlag wurde eingehend debattiert; es wurden auch verschiedene Amendemente und Zusatzanträge gestellt. Die Personalvertreter forderten Ablehnung des Regierungsvorschlags. Bei der Schlussabstimmung wurde ein Vorschlag angenommen, der für den Fr. 1500.-- überschreitenden Teil des Jahreseinkommens eine 14%ige Senkung, sowie eine Erhöhung des abzugsfreien Betrages um Fr. 100.-- jährlich für jedes Kind unter 18 Jahren vorsieht.

Dieser Beschluss des Nationalrats ist noch nicht endgültig, da dazu noch die Zustimmung des Ständestaats erforderlich ist.

Die Lohnbewegung des englischen Eisenbahnpersonals. (I.T.F.) Die drei englischen Eisenbahngewerkschaften hielten vor kurzem eine gemeinsame Vorstandssitzung ab, um die Anfang Januar, nach den letzten Verhandlungen mit den Unternehmern entstandene Lage zu besprechen. Bei diesen Verhandlungen haben die Parteien nach eingehender Diskussion beschlossen, die Verhandlungen später fortzusetzen. Da die Betriebsergebnisse auch weiterhin günstig sind, beschlossen die Eisenbahnerverbände, zu versuchen, möglichst bald neue Verhandlungen mit den Unternehmern anzubahnen.

Das amerikanische Lokomotivpersonal fordert kürzere Arbeitszeit. (I.T.F.) Der Tagespresse zufolge hat der amerikanische Verband des Lokomotivpersonals eine neue Dienstordnung vorgeschlagen, auf Grund welcher die tägliche Arbeitszeit von 8 auf 7 Stunden, ohne Lohn einbusse, herabgesetzt werden soll. Ferner sind in der neuen Dienstordnung Bestimmungen über die Grösse der Züge und die Zahl der mitfahrenden Bediensteten -- einschliesslich Lokomotivpersonal -- aufgenommen. Danach sollen einem Zuge mindestens 4 Mann beigegeben werden. Schliesslich wird zweimännige Besetzung für alle Lokomotivtypen gefordert.

44-stündige Arbeitswoche für das Werkstättenpersonal in Australien. (I.T.F.) Ende vorigen Jahres entschied das australische Schiedsgericht, dass die Arbeitszeit bei den verschiedenen australischen Eisenbahnwerkstätten ab 29. Dezember 1935 pro Woche 44 Stunden betragen soll. Da die Arbeitnehmer in Tag-, oder Wochenlohn arbeiten, bedeutet diese Massnahme für sie keine Lohneinbusse.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Der Streik bei den Strassenbahnen von Lille, Roubaix und Tourcoing--Frankreich. (I.T.F.) Die Streikenden bei der elektrischen Bahn Lille-Roubaix-Tourcoing und der Strassenbahn Lille und Vorstädte haben in ihrer Versammlung vom 27. Januar mit 590 gegen 81 Stimmen beschlossen, die nach dem Vermittlungsversuch des Präfekten des Nord-Departement von den Arbeitgebern gemachten Vorschläge abzulehnen. Der Streik wird also fortgesetzt. Bekanntlich dreht es sich bei dieser Bewegung um Aufhebung eines 10%igen Lohnabzuges.

Eine Lohnerhöhung für die Brüsseler Strassenbahnbediensteten. (I.T.F.) Die fortwährenden Bemühungen der Brüsseler Strassenbahngewerkschaft (dem Zentralverband der belgischen Strassen- und Kleinbahnbediensteten angeschlossen) führten nun zu einem hübschen Erfolg. Die Regierung hat die gewünschten Massnahmen getroffen, sodass der seit 1. Februar 1935 vorgenommene Lohnabzug bei der Brüsseler Strassenbahn mit Wirkung ab 1. Februar 1936 aufgehoben wird.

Erfolge der Strassenbahnbediensteten von Versailles -- Frankreich. (I.T.F.) Die Bediensteten der Versailler Strassenbahn entsandten eine Abordnung zu der Versailler Strassenbahndirektion, die verschiedene Zugeständnisse abzurufen wusste. Die Dienstregelung ist so geändert worden, dass nun dem Personal die für eine Mahlzeit gewünschte Ruhepause eingeräumt wird. Von dem 10%igen Lohnabzug wurde ein geringer Betrag rückerstattet. Die Direktion hat ferner statt dem bisherigen sechstägigen einen zehntägigen Urlaub pro Jahr versprochen. Auch noch andere Fragen sind angeschnitten worden; sie werden Gegenstand weiterer Verhandlungen zwischen der Direktion und der Gewerkschaft bilden.

Verbesserungen in öffentlichen Verkehrsbetrieben in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Verschiedene Städte in den Vereinigten Staaten haben Verbesserungen in den Lohn- und Arbeitsverhältnissen des öffentlichen Verkehrspersonals angekündigt.

Vor kurzem hat die Ortsgruppe Milwaukee (Staat Wisconsin) der Amerikanischen Vereinigung der Bediensteten der Strassen- und elektrischen Bahnen mit der "Milwaukee Electric Railway and Light Company" eine Vereinbarung geschlossen, die eine Lohnerhöhung von einem Dollarcent pro Stunde vorsieht und für das ganze Jahr gilt. Der Höchststundenlohn beträgt für die Ein-Mann-Wagen- und Omnibusführer, sowie für die Bediensteten der Vorortslinien \$ 0,67, für das Hilfspersonal \$ 0,62.

In Des Moines (Staat Jowa) wurde für die Dauer eines Jahres, rückwirkend ab 1. November 1935, eine Lohnaufbesserung von 3 Cents erzielt. Damit wird der Stundenlohn auf \$ 0,63 erhöht. In der betreffenden Vereinbarung steht die Bestimmung, dass, sobald die Betriebsergebnisse der Gesellschaft eine Besserung aufweisen, eine weitere Lohnerhöhung, u. z. von 10%, gewährt werden muss.

Eine Vereinbarung mit der "Twin City Rapid Transit Company" (im Staat Minnesota) sieht eine Lohnerhöhung von 2,3 Cents in der Stunde, gültig bis 1. November 1936, vor. Die Stundenlöhne der Einmann-Wagen-Bediensteten betragen nun \$ 0,63, die der übrigen \$ 0,58. Aushilfsbediensteten ist ein Taglohn von \$ 3,50 garantiert worden.

Schliesslich wurde in Oakland (Kalifornien) der Mindeststundenlohn von \$ 0,52 1/2 auf 0,60, bei jährlichen Aufbesserungen bis zu \$ 0,67 1/2 (dieser Satz blieb unverändert) nach 3 Dienstjahren, erhöht. Nach einer Bestimmung in der neuen Vereinbarung dürfen die Dienstsichten nicht mehr als einmal unterbrochen werden. Dauert die Unterbrechung länger als 45 Minuten, so wird diese Zeit wie normale Arbeitszeit entlohnt. Wenn nicht, wird die Dienstunterbrechung wie Arbeiten bei Beendigung des Dienstes entschädigt.

Das Strassenbahnpersonal von Belfort (Frankreich) und der Achtstundentag. (I.T.F.) Auf Schritte der Strassenbahngewerkschaft von Belfort hin wurde im Jahre 1935 mit der Strassenbahngesellschaft eine Vereinbarung bezüglich einer Arbeitszeitregelung für das Fahrpersonal geschlossen, die sich an das Gesetz vom Jahre 1919 über den Achtstundentag anlehnt. Nur die Strecken- und Werkstättenarbeiter waren stets gezwungen, 9 1/2 Stunden am Tag Dienst zu tun oder Doppelschichten zu leisten, um nachts kranke Wagenwäscher, oder solche, die ihre Ruhepause hatten, zu vertreten. Der Verbandssekretär versucht, nun auch diesen Arbeitnehmern den 8-Stundentag zu sichern.

Wiederbelebung im kommunalen und interkommunalen Verkehr in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Aus Zahlen, welche das Arbeitsministerium der Vereinigten Staaten über den Beschäftigungsgrad und die in 10 Industrien (die dem Publikum Dienste leisten) gezahlten Löhne veröffentlichte, geht hervor, dass der kommunale und interkommunale Verkehr mit einem durchschnittlichen Wochenverdienst bei den elektrischen Bahnen im September 1935 von \$ 28,60 gegenüber \$ 27,45 im September 1934, an dritter Stelle steht. Die höchsten Löhne wurden bei den Dampfeisenbahnen gezahlt, nämlich \$ 31,90.

Die bei den elektrischen Bahnen beschäftigte Anzahl Bediensteter war von 193.600 im September 1934 auf 189.600 im September 1935 zurückgegangen. Dennoch ist eine Steigerung der Ausgaben an Löhnen und Gehältern von \$ 5.336.000 auf \$ 5.473.000 zu verzeichnen. Seit 15. Juni 1935 ist auch bei den Lokalbahnbetrieben eine Verkehrsverbesserung festzustellen. Vor diesem Datum waren die Betriebseinnahmen ungefähr ebenso hoch wie in den entsprechenden Zeitabschnitten von 1934. Nach Mitte Juni jedoch gingen die Wocheneinnahmen um 1,5 bis 5,1% über die entsprechenden Perioden im Jahre 1934 hinaus.

Der englische Transportarbeiterverband kämpft gegen die Dienstunterbrechungen. (I.T.F.) Der englische Transportarbeiterverband ist zurzeit eifrig bemüht, das Mass der Dienstunterbrechungen beim Strassenbahn- und Omnibuspersonal einzudämmen. Obgleich es zugeht, dass diese Art des Dienstes, wodurch der Arbeitstag weit über die in andern Berufen bestehenden Grenzen hinaus ausgedehnt wird, manchmal unvermeidlich ist, ist die Ansicht, dass eine Höchstgrenze pro Arbeitstag festgesetzt werden muss und dass die Arbeitgeber ihrerseits gewisse Zugeständnisse machen sollen, damit der durch den Unterbrecherdienst entstehende Zeitverlust nicht ausschliesslich auf die Schultern des Personals abgewälzt wird.

Der Kampf um Anwendung der sozialgesetzlichen Bestimmungen auf die französischen Kraftdroschkenführer. (I.T.F.) Am 17. Januar tagten auf Einladung des französischen Arbeitsministers Vertreter der Arbeitgeber und Arbeitnehmer des Kraftdroschkengewerbes in Paris, um sich über die Durchführung des Sozialversicherungsgesetzes zu beraten und diesem Gesetze gemäss einen Pauschalbetrag für das Trinkgeld und die tatsächliche Lohnhöhe der Taximeterfahrer festzusetzen.

Nachdem die Parteien ihre Meinungen ausgetauscht hatten, einigten sie sich bezüglich der Höhe des Trinkgeldes auf 10% der auf dem Zähler angegebenen Summe. Grosse Meinungsverschiedenheit dagegen herrschte wegen der Festsetzung der Kosten bei der Berufsausübung. Die Arbeitnehmervertreter machten geltend, dass diese auf Grund des Erlasses des Finanzministers vom 3. April 1935 ^{auf} 50% des Bruttoverdienstes angesetzt werden müssten. Die Verwaltung der Sozialversicherungseinrichtung will nur 40% gutheissen. Die Vertreter der Kraftdroschkenfahrer vertraten ferner die Ansicht, der Arbeitsminister solle auf dem Verordnungswege einen Pauschallohnsatz für sämtliche Fahrer und einen entsprechenden Beitrag zur Sozialversicherung festsetzen. Dem widersetzten sich die Arbeitgeber und schlugen, gemäss der Ansicht der Verwaltung der Sozialversicherung vor, den Lohn pro Tag zu berechnen und für die Sozialversicherung auf Grund des Gesetzes 3,5% in Abzug zu bringen.

Da hierüber keine Einigung zustande kam, wird der Fall dem Arbeitsminister zur weiteren Erledigung unterbreitet. Nach einer besonderen Untersuchung der Verhältnisse bei den Kraftdroschkenführern hat man sich grundsätzlich dahin geeinigt, dass eine Pauschale für den Lohn und ein entsprechender Beitrag zur Sozialversicherung festgesetzt werden soll. Die Chauffeure sollen rückwirkend ab 1. Januar 1936 versichert werden.

12tägiger Streik des Personals der "United Counties Omnibus Company" in Kettering (Northants) -- England. (I.T.F.) Am 4. Januar traten etwa 500 bei vorgenannter Gesellschaft beschäftigte Führer und Schaffner in den Streik. Es war zunächst ein unoffizieller Streik, in dem später die zuständige Organisation, der englische Transportarbeiterverband, intervenierte; die Gewerkschaftsvertreter fungierten in beratender Eigenschaft bei dem von den Arbeitnehmern gebildeten Streikkomitee. Im Laufe der Aktion schritten sogar die 1930 eingesetzten Verkehrs-Kommissare ein, um die Gesellschaft zu veranlassen, das Personal restlos wiedereinzustellen.

Der Kamof war eigentlich eine Protestaktion gegen die ständige Verschlechterung der Lage des Personals in den letzten 12 Monaten. Durch wiederholte Neuregelung des Arbeits- und Dienstverhältnisses, zuletzt am 29. Dezember 1935, wurde vielen Bediensteten das Einkommen mehr und mehr geschmälert und manchen wurden alte Vorrechte entzogen. Die Firma machte geltend, dass die Auswirkung der jüngsten Vereinbarung, die am 29. Dezember in Kraft getreten ist, beim Streikausbruch noch nicht hätte beurteilt werden können.

Nach Entlassung der Streikbrecher, welche die Firma während der Bewegung eingestellt hatte, haben die Bediensteten die Arbeit auf Grund der laufenden Vereinbarung wieder aufgenommen. Der Transportarbeiterverband verhandelte mit dem Arbeitgeber weiter zur Herbeiführung einer befriedigenden Lösung.

Ein Sieg für die Antwerpener Hafendarbeiter. (I.T.F.) Anfang November 1935 leitete der Hafendarbeiterverband von Antwerpen eine Bewegung zur Abschaffung der Anwerbung der Hafendarbeiter auf halbe Tage ein; es wurde eine Garantie für mindestens ganztägige Beschäftigung verlangt oder, falls es nur Arbeit für einen halben Tag gibt, auf jeden Fall für 6 Stunden Lohn auszuzahlen. Diese Forderung ist vor allem für die von auswärts kommenden Arbeiter von Bedeutung. (Man bedenke, dass die im Antwerpener Hafen beschäftigten Arbeiter aus über 200 verschiedenen Gemeinden zusammenströmen -- manche müssen sich schon morgens früh um 4 Uhr auf den Weg machen, um zeitig an der Anwerbestelle zu sein, um dann endlich, wenn sie angeworben werden, um 8 Uhr an einem bestimmten Platz im Hafen mit der Arbeit zu beginnen.) Werden diese Leute nur für einen halben Tag angenommen, dann wird ihr Arbeitstag übermässig lang und ihr Lohn übermässig gering; manchmal müssen sie nach Ablauf der Halbtagesarbeit um 12 Uhr mittags noch einen langen Weg nach der Auszahlungsstelle machen, sodass es zu spät wird, um sich noch für eine zweite Halbtagesarbeit anwerben zu lassen. Am späten Nachmittage erst sind sie dann wieder an ihrem Wohnort angelangt. So stehen sie 10 bis 12 Stunden den Arbeitgebern zur Verfügung, um dann, wenn man noch die Reisekosten in Abzug bringt, etwa 20 Franken erübrigt zu haben.

Die Verhandlungen innerhalb der paritätischen Instanzen, in welchen die Hafendarbeiter ihre Forderung geltend machten, waren wegen der hartnäckigen Ablehnung der Unternehmer erfolglos. An die Hafendarbeiter

wurde die Parole ausgegeben, sich nicht mehr nur auf halbe Tage anwerben zu lassen, später erging die weitere Parole, keine Überarbeit mehr zu verrichten. Nach Unterredungen mit dem Arbeitsminister und schliesslich durch Vermittlung des Antwerpener Bürgermeisters wurde ein Vergleich abgeschlossen, wonach mit Wirkung ab 15. Januar den Arbeitern, denen nur auf einen halben Tag Arbeit zugewiesen werden kann, ein Zuschlag von 10 Franken ausgezahlt wird. In bezug auf Überarbeit wurden die einzelnen Ausnahmefälle festgesetzt, in welchen noch Überstunden geleistet werden dürfen.

Der Hafnarbeiterverband stellte beim Arbeitsminister und Bürgermeister gleichzeitig mit seinen Forderungen bezüglich der Halbtagschichten und der Überarbeit weitere 8 Forderungen auf Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Dabei wurde in Aussicht gestellt, den Text der 1928 abgeschlossenen Vereinbarung mitsamt den bisher vom paritätischen Hafenausschuss gefassten Beschlüssen einheitlich zusammenzufassen und ferner wurde beschlossen, alle von Arbeitnehmerseite gemachten weiteren Vorschläge auf Änderung der geltenden Vereinbarung beim genannten Hafenausschuss zur weiteren Besprechung anhängig zu machen.

Ende des Hafnarbeiterkonflikts in den Golfhäfen. -- U.S.A. (I.T.F.)
Der seit 11. Oktober 1935 in den Häfen der südatlantischen Küste und des Golfes von Mexiko geführte Hafnarbeiterstreik wurde aufgehoben. Veranlassung zu der Aktion gab die Weigerung der Unternehmer, die "International Longshoremen Association of America" als zuständige Gewerkschaft der Hafnarbeiter anzuerkennen, sowie der Umstand, dass die Unternehmer in den Häfen Werkvereine, die sog. "company unions" ins Leben gerufen haben. Nachdem sich die Hafnarbeiter in Mobile, einem der Golf-Häfen, vor kurzem unter Aufsicht eines besonderen Bundes-Schlichtungsamtes mit überwältigender Mehrheit gegen den Fortbestand der "company unions" ausgesprochen und der in diesem Hafen bestehende Arbeitgeberverband darnach mit der "International Longshoremen Association" eine Vereinbarung abgeschlossen hatte, bedeutete dieser Durchbruch der Unternehmerrfront praktisch das Ende eines langen und erbitterten Kampfes, bei dem etwa 10 Menschenleben zu beklagen sind.

SEELEUTE.

Die englischen Reeder lehnen eine Erhöhung der Heuern ab. (I.T.F.)
Am 17. Januar traten die Abteilungen für Matrosen, Heizer und Bedienungspersonal des englischen Seeschiffahrtsamtes (National Maritime Board) zusammen, um den Antrag des englischen Seeleutenverbandes auf Erhöhung der Heuern, bzw. Wiederherstellung der alten Heuern, zu behandeln. (Die englischen Heuern wurden im Jahre 1932 um £ 0.18.0 monatlich für die Vollgrade abgebaut. Davon wurde seit Anfang 1935 25%, also £ 0.4.6 wieder ausgezahlt.)

Die Reeder erklärten, diesem Antrag nicht stattgeben zu können, obwohl er ihnen sympathisch sei. Es ging der Schiffahrtsindustrie noch nicht gut; im übrigen seien die Reeder darüber verwundert, dass der Vertreter der Seeleute, Spence, versäumt habe, auf die Genfer Besprechungen und deren Ergebnisse einzugehen, denn die Reeder seien der Ansicht, dass die Arbeitszeit und Bemannungsfrage zunächst untersucht werden müssten, bevor an eine Behandlung der Heuerfrage gedacht werden könne. Deshalb schlugen die Reeder die Einstellung eines Ausschusses vor, der die Arbeitszeit und Bemannungsfrage sofort prüfen und, falls eine Einigung darüber möglich wäre, danach die Heuerfrage behandeln soll. Darauf antwortete Spence, dass die Reeder seit 1920 die Besprechung der Arbeitszeit- und Bemannungsfrage konsequent abgelehnt haben. Ferner erklärte er, dass die Seeleute internationale Verpflichtungen hätten, an die sie als ehrenhafte Männer gebunden seien; dass es sich bei den Genfer Beratungen um gesetzliche Massnahmen handle, im Gegensatz zu den Verträgen und Empfehlungen des Nationalen Seeschiffahrtsamtes, die oft von den Reedern umgangen würden.

Herr Sanderson erwiderte darauf, dass die Schiffahrts-Föderation (Reedereivereinigung) in der Lage war zu versprechen, dass die Reeder solche Unregelmässigkeiten beheben würden.

Nach Vertagung der Sitzung auf Verlangen der Seeleute erklärte Spence, dass die Seeleute nicht bereit wären, über Gegenstände zu

beraten, die nicht auf der Tagesordnung stehen, dass man jedoch den Antrag der Reeder in der Vorstandssitzung vom 23. Januar behandeln werde.

In seinem Kommentar zu diesen Verhandlungen schreibt der Redakteur des "Seaman" noch (in der Nummer vom 22. Januar), es habe den Anschein, als wollten die Reeder sagen: "Ihr seid so frech gewesen, euch international zusammenzuschliessen, wenn ihr euch von euren internationalen Verpflichtungen nicht losmacht, werden wir eure Heuern nicht wiederherstellen.

Nachdem die Reeder sich viele Jahre geweigert haben, sich um die Frage der Bemannung und der Arbeitszeit zu kümmern, fürchten sie nun dass sie gezwungen werden könnten, uns in naher Zukunft zu geben, was sie uns verweigerten, als ihre Geldschränke noch bis an den Rand gefüllt waren".

Die finnischen Reeder erhöhen die Heuern, aber verweigern die Anerkennung der Organisation. (I.T.F.) Im Herbst 1935 leitete der finnische Seeleuteverband eine neue Lohnbewegung ein, um den Abschluss eines Kollektivvertrages zu erwirken. Bekanntlich weigern sich die Reeder, den Seeleuteverband anzuerkennen, sie tragen aber seinen Forderungen trotzdem Rechnung.

In einer am 10. Januar abgehaltenen Versammlung beschlossen die Reeder die Einführung der nachstehenden Heuersätze:

	Neue Heuer	Alte Heuer
Zimmermann	Fmk. 1125.--	(Fmk. 1070.--)
Bootsmann	" 1050.--	" 1000.--
Schmierer	" 930.--	" 880.--
Heizer mit Patent	" 900.--	" 850.--
" ohne "	" 780.--	" 725.--
Kohlenzieher	" 700.--	" 660.--

(100 Fmk. = schw.Fr. 6,70; hfl. 3,20)

Nach dreijähriger ununterbrochener Beschäftigung bei der gleichen Reederei in der selben Stellung werden diese Heuern um ca. 10% erhöht.

Die neuen Löhne treten am 1. Februar in Kraft, soweit die Reeder auf Åland in Frage kommen, ab 1. März.

Fester Lohn statt Fanganteil in der englischen Heringfischerei. (I.T.F.) Erst seit einem Jahr beschäftigt sich der englische Transportarbeiterverband energisch mit der Organisierung der Fischer. Es wurde ein umfassendes Forderungsprogramm aufgestellt, um dessen Verwirklichung sich der Verband ernsthaft bemüht.

In Lowestoft ist es nun bereits gelungen, das Entlohnungssystem so zu ändern, dass die Fischer einen Mindestlohn erhalten und darüber hinaus einen Anteil am Reingewinn, während sie früher lediglich einen Fanganteil bekamen. Der Mindestlohn der Köche betrug £ 1.--, der Schiffer £ 1.17.6. Früher kam es vor, dass die Schiffer am Ende der Saison einen so geringen Fanganteil bekamen, dass die genommenen bescheidenen Vorschüsse über ihren Anteil hinausgingen. Das ist nun unmöglich geworden.

Eine weitere erhebliche Verbesserung besteht darin, dass die Fischer künftig unter das Unfallversicherungsgesetz fallen, ferner soll untersucht werden, inwiefern das Arbeitslosenversicherungsgesetz auch auf sie Anwendung finden kann.

Die englischen Heringfischer von Lowestoft gehen damit andern Ländern, wo noch das veraltete System des nur-Fanganteils besteht, beispielgebend voran.

Bildung einer Gewerkschaft der Schiffsoffiziere in England. (I.T.F.)

Mit raschen Schritten holen die englischen Schiffsoffiziere ihren Rückstand nach, in bezug auf ihre gewerkschaftliche Organisierung nach. Zwar haben im wichtigsten schiffahrt treibenden Lande Zusammenschlüsse der Offiziere der Kauffahrteiflotte seit jeher bestanden, aber diese betrachteten sich nicht als Gewerkschaften. Vor ungefähr einem Jahre gelang es jedoch einer neu gegründeten Föderation der Offiziere, eine Vertretung im Nationalen Seeschiffahrtsamt (National Maritime Board) zu erhalten. Diese Organisation gibt sich nun auch als wirkliche Gewerkschaft unter dem Namen "The Navigators' and Engineer Officers' Union" aus und wird binnen kurzem dem Gewerkschaftsbund beitreten.

Der Vorstand besteht aus einer gleichen Anzahl von Deck-Offizieren und Maschinisten und hat die Vollmacht bekommen, auch einen Zahlmeister und einen Arzt zuzuziehen.

Nach dem Forderungsprogramm verlangt der Verband eine Erhöhung der Offiziersgehälter um mindestens 25%, ein gesetzliches Anrecht auf einen Urlaub von einem Monat unter Weiterzahlung des Gehaltes, Schaffung einer Alterspensionsversicherung für die ganze Flotte und Regelung der Arbeits- bzw. Dienstzeit.

Der Verband hat sich bereits der Internationale der Schiffsoffiziere angeschlossen. Sein General-Sekretär ist Kapitän William H. Coombs, technisch Berater des Seeleutevertreters auf der im November in Genf abzuhaltenden vorbereitenden Seeschiffahrtskonferenz.

Beilagen für

Strassenbahner
Kraftfahrer

Koordinations-Beilage
Aus den Organisationen

Statistische Beilagen:
Eisenbahnen No. 1.