

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. 5
den 2. März
1936.

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

SIGURD FORBORD ZUM GEDÄCHTNIS.

Am Sonntag, den 16. Februar d. J. ist der Vorsitzende des norwegischen Transportarbeiterverbandes, Kamerad Sigurd Forbord, plötzlich verstorben.

Forbord war in der skandinavischen Arbeiterbewegung eine bekannte Persönlichkeit. Er war ein einfacher Mann und ein tüchtiger Gewerkschaftsführer. Gerade so, wie die kahlen norwegischen Berge, auf die er als echter Sohn Norwegens, so stolz war, ihre Gipfel hoch in die Lüfte erheben, so strebte auch er darnach, die Kameraden, die ihn zu ihrem Führer gemacht hatten, auf ein höheres Lebensniveau zu bringen. Er stand in einem ununterbrochenen Kampfe mit den Arbeitgebern, die Interessen der Hafen- und Transportarbeiter verfechtend. Und mitten in diesem Kampfe fiel er. Noch wenige Stunden vor seinem Tode versuchte er mit aller Macht, einem Konflikt mit den unorganisierten norwegischen Reedern, welche die unlängst mit der norwegischen Reedervereinigung abgeschlossene Vereinbarung nicht anerkennen wollten, eine günstige Wendung zu geben.

Unter Forbords Leitung gelangte der norwegische Transportarbeiterverband zu hoher Blüte. 1932 zählte er noch 8.085 Mitglieder, 1935 war diese Zahl auf 11.200 angewachsen, was für ein so ausgestrecktes und dünn bevölkertes Land wie Norwegen als ein sehr gutes Resultat angesehen werden darf.

Auf den Kongressen und Hafenarbeiter-Konferenzen der I.T.F. war Forbord ein treuer und gern gesehener Gast. Viele Kameraden aus der Internationale werden wärmsten Anteil am Schicksal des guten Kameraden und strammen Arbeiters nehmen.

Am Samstag, den 22. Februar fand in Oslo die Einäscherung Forbords statt. Dabei war die I.T.F. durch ihren Vorsitzenden, den Kollegen Ch. Lindley, vertreten. Die starke Teilnahme zeigte auch hier, welcher Beliebtheit sich Forbord unter den skandinavischen Transportarbeiter erfreute.

Die I.T.F. wird sein Andenken stets in Ehren halten.

Bevorstehende Kongresse, Schweizerischer Eisenbahner-Verband, vom 7. bis 9. Mai in Interlaken.

Sitzung des Generalrats der I.T.F. (Am 13. und 14. Februar 1936 fand in Amsterdam die jährliche Sitzung des Generalrats der I.T.F. statt. Mit Ausnahme des japanischen Mitgliedes waren alle Mitglieder anwesend und zwar: Ch. Lindley, Stockholm (Präsident); J. Marchbank, London (Vizepräsident); R. Bratschi (Bern); V. Brodecký (Prag); T. Gómez (Madrid); J. Henson (Cardiff, als Stellvertreter für M. Yonekubo, Kobe); J. Jarrigion (Paris); G. Lambert (Brüssel, als Nachfolger des verstorbenen Generalratsmitgliedes Chr. Mahlman); K. Maxamin (Warschau); W. R. Spence (London); Edo Fimmen (Generalsekretär); N. Nathans (stellvertr. Generalsekretär). Ferner wohnte das Ausschussmitglied J. Brautigam der Sitzung bei. Das andre Ausschussmitglied, P. Moltmaker, war wegen parlamentarischer Arbeiten verhindert und wohnte nur der Nachmittagssitzung des 2. Tages bei.

Nach Eröffnung der Sitzung gedachte der Präsident der Toten, des Generalratsmitgliedes Ch. Mahlman und des ehemaligen Präsidenten der I.T.F., Robert Williams.

Der Tätigkeitsbericht des Sekretariats wurde eingehend besprochen und einstimmig gutgeheissen. Drei Organisationen, die ihre Aufnahme beantragt hatten, wurden zugelassen, u. z. der finnische Transportarbeiterverband, der Transportarbeiterverband von Surinam und die vereinigte französische Seeleuteföderation. Der rumänische Transportarbeiterverband wurde wegen Nichterfüllung seiner finanziellen Verpflichtungen aus der Mitgliedsliste gestrichen. In bezug auf die organisatorischen Verhältnisse in der Tschechoslowakei beauftragte der Generalrat das Sekretariat, schriftliche Auskünfte einzuholen, damit die nächste Sitzung des Exekutivkomitees eine Entscheidung herbeiführen könne.

Nach Erläuterung einiger Posten genehmigte der Generalrat den Kassenbericht über 1935 und erklärte er sich mit den vorgeschlagenen Abschreibungen und Zuweisungen einverstanden.

Eine ausführliche Besprechung fand über die zukünftigen Aktionen der I.T.F. insbesondere in Ländern ohne freie Gewerkschaftsbewegung, statt. Ueber die geleistete Arbeit und die erreichten Resultate wurde in Einzelheiten berichtet. Von diesen Berichten nahm der Generalrat mit Genugtuung Kenntnis und er beschloss, an die angeschlossenen Organisationen einen von allen Generalratsmitgliedern unterzeichneten Aufruf zugunsten des Aktionsfonds zu richten, um der I.T.F. zu ermöglichen, ihre Arbeit im bisherigen Umfange fortzusetzen.

Als Delegierte zum diesjährigen Kongress des I.G.B. in London wurden bestimmt: Ch. Lindley, W. R. Spence und Edo Fimmen.

Zum Nachfolger von Ch. Mahlman im Exekutivkomitee wurde einstimmig R. Bratschi gewählt. Da die Statuten der I.T.F. über die Ersatzwahl von Mitgliedern des Exekutivkomitees nicht klar sind, soll dem nächsten Kongress eine Abänderung vorgeschlagen werden. Mit Genugtuung nahm der Generalrat von der Haltung des belgischen Eisenbahnverbandes und der anderen in dieser Ländergruppe vertretenen Organisationen Kenntnis, die freiwillig zugunsten Bratschis auf den Sitz im Exekutivkomitee verzichtet hatten.

An Stelle von J. Brautigam, Ausschussmitglied, wählte der Generalrat den neuen Vorsitzenden des holländischen Transportarbeiterverbandes A. Kievit. Wegen seiner Ernennung als Stadtrat in Rotterdam hat Koll. Brautigam sein Amt im Transportarbeiterverband niedergelegt. Im Laufe der Sitzung benutzte der Generalrat eine Gelegenheit, der Verdienste, welche sich Brautigam bei der I.T.F. erworben hat, in ehrender Weise Erwähnung zu tun. Es wurde ihm ein Andenken überreicht.

Zu Vorsitzenden der verschiedenen Sektionen wurden ernannt: Eisenbahner: J. Marchbank; Seeleute: W. R. Spence; Hafenarbeiter und Binnenschiffahrtspersonal: E. Bevin, und Kraftfahrer und Strassenbahner: E. Jaccoud.

Auf Grund einer Bitte der Eisenbahnerorganisationen in der Tschechoslowakei, anlässlich des 40jährigen Jubiläums der tschechoslowakischen Eisenbahner und Lokomotivführer im August d. J. eine Sitzung des Exekutivkomitees in Prag abzuhalten, wurde das Sekretariat beauftragt, sich hierüber mit den betreffenden Organisationen zu verständigen.

Am Abend des ersten Sitzungstages feierte der Generalrat den 70. Geburtstag des Präsidenten Ch. Lindley.

EISENBAHNER

Lohnerhöhung in Norwegen. (I.T.F.) In den letzten Monaten fanden Verhandlungen zwischen der Regierung und den Organisationen der Staatsbeamten statt, zu welcher letzteren auch die Eisenbahnbediensteten gehören. Die Beamten hatten die Verhandlungen beantragt, um zu erwirken, dass der 1933 durchgeführte Gehaltsabbau von durchschnittlich $4\frac{1}{2}\%$ auf 3% für die Einkommen bis einschliesslich 2.000 Kr. und auf 5% für die Einkommen über 2.000 Kr. festgesetzt wird.

Die Verhandlungen führten bisher zu dem Ergebnis, dass für den Teil des Einkommens, der unter Kr. 2.000.- jährlich liegt, der Abzug vollständig aufgehoben wurde, während der für die Einkommen über Kr. 2.000.- durchgeführte Abzug von 5% auf $2\frac{1}{2}\%$ herabgesetzt werden soll, u. z. unter der Einschränkung, dass der Gesamtbetrag der Senkung $2\frac{1}{4}\%$ des Gesamteinkommens nicht überschreiten darf. Für das norwegische Eisenbahnpersonal bedeutet dies eine 3% ige Lohnverbesserung.

Die Vorstände der Eisenbahnergewerkschaften haben sich für diesen Vorschlag ausgesprochen. Nun haben noch die Mitglieder das Wort.

Wiedereinstellung entlassener Eisenbahner in Spanien. (I.T.F.) Sofort nach den Wahlen unternahm der Hauptvorstand der spanischen Eisenbahnergewerkschaft bei der Regierung Schritte, um die Wiedereinstellung der im Zusammenhang mit der Oktoberbewegung vom Jahre 1934 entlassenen Bediensteten zu erwirken. Die Regierung hat nun beschlossen, dass die Eisenbahnbediensteten, sowie die Arbeitnehmer bei der Untergrundbahn, insgesamt 1500 Mann, die nach dem Oktober 1934 entlassen wurden, am 24. Februar wieder die Arbeit aufnehmen, u. z. in ihren früher bekleideten Arbeitsstellen und zum gleichen Lohne wie früher. Die betreffenden Eisenbahngesellschaften haben sich damit einverstanden erklärt.

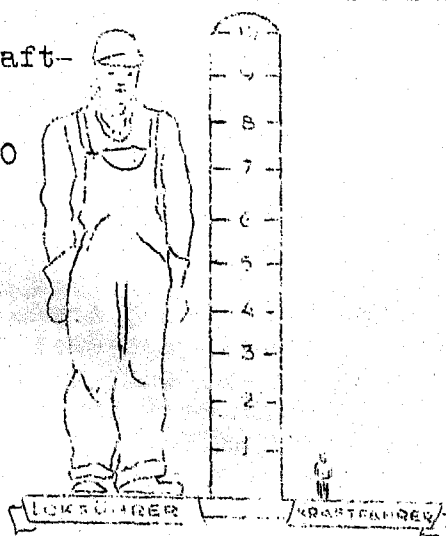
Die Forderungen der britisch-indischen Eisenbahner. (I.T.F.) In der letzten halbjährlichen Sitzung des indischen Regierungs-Eisenbahnrats mit der indischen Eisenbahner-Föderation wurden 7 Punkte behandelt, nämlich die Arbeitszeit, die Rekrutierung des Personals der Staatseisenbahnen, die Rechte des nicht festangestellten Personals bei Disziplinarverfahren, Freifahrt, neue Lohnordnung für das niedrigere Personal, die nachteilige Auswirkung der Dienstverhältnisse beim Büropersonal und die Bestimmungen des sog. sozialen Fonds. Bei den Verhandlungen ist jedoch für das indische Eisenbahnpersonal nicht viel herausgekommen. In bezug auf die Arbeits- und Dienstzeit beantragte die Organisation eigentlich nicht mehr als ein Mitspracherecht bei der Aufstellung des Dienstplans, dies jedoch ohne Erfolg. Auch die übrigen Anträge der Föderation waren recht bescheiden, aber auch hier konnte nichts erreicht werden. Die indische Eisenbahner-Föderation erklärt dann auch zu Recht: "Wir gestatten uns jedoch, der Meinung Ausdruck zu geben, dass wenn die Sitzung tatsächlich von Nutzen sein sollen, es absolut notwendig ist, dass diejenigen, denen das Schicksal von ca. 700.000 Angestellten anvertraut ist, eine andere Haltung annehmen."

Verstaatlichungspläne bei den tschechoslowakischen Privatbahnen. (I.T.F.) Die tschechoslowakische Regierung beabsichtigt den Erwerb der Ostrau-Friedländer Bahn, deren Aktienmehrheit sich bereits in Händen des Staates befindet. Sie übernimmt die Verpflichtung, den Rest der 1870 ausgegebenen Obligationen im Nennwert von Kc. 2.9 Mill. sowie den Rest der 1916 aufgenommenen Prioritäts-Obligationen-anleihe von Kc. 12.6 Mill. zu übernehmen und für jede Aktie einsch. Kupon 1936 Kc. 1100 auszuzahlen. Eine Kommission der schlesischen Landesunternehmungen sprach sich in ihrer Mehrheit für die Verstaatlichung der Schlesischen Landesbahnen aus. Infolge der Wirtschaftskrise und der Konkurrenz durch die staatlichen Autobuslinien sei ein Abgang von Kc. 55 Mill. aufzuweisen.

Die Löhne des amerikanischen Zugpersonals im Vergleich zu denen der Kraftwagenführer. (I.T.F.) Zur Illustration des Lohnanteils des Zugpersonals und der Kraftwagenführer an den Transportkosten bringen wir nebenstehende graphische Darstellung, die wir einem amerikanischen

Fachblatt entlehnen und die auf Grund vollkommen zuverlässiger Angaben, von der "Association of American Railroads" gesammelt, angefertigt wurde. Das Tatsachenmaterial wird in ein viel greller Licht gerückt, wenn man bedenkt, dass die Löhne des amerikanischen Zugpersonals noch lange nicht den gerechten und billigen Forderungen entsprechen, wie sie von den Eisenbahnerverbänden

Die Löhne der Lastkraftwagenführer beliefen sich auf \$ 0.009 638 pro Meile, d. i. 1/10 des Meilen-Durchschnittslohns eines Güterzuglokführers, 1/8 des Schaffnerlohns, 1/7 des Heizerlohns und 1/6 des Bremserlohns.



den aufgestellt wurden. So verdient z. B. ein Heizer bei achtstündigem Arbeitstag durchschnittlich \$8.-, was in Anbetracht der teuren Lebenshaltung nicht viel ist.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Das Strassenbahnpersonal von Port Elisabeth (Südafrika) gewinnt einen Streik. (I.T.F.) Am 11. Januar entstand zwischen der Strassenbahngesellschaft von Port Elisabeth und der Personalgewerkschaft, dabei unterstützt vom Generalsekretär des südafrikanischen Gewerkschaftsbundes, ein schwerer Streit. Die direkte Ursache dieses Konfliktes lag darin, dass sich die Gesellschaft weigerte, die jährliche Gratifikation (dem Personal formell versprochen und am 10. Januar zahlbar), die für jedes Dienstjahr £ 1 ausmacht, bei einem Höchstbeitrag von £ 10.--, auszuzahlen. Ausserdem entstand unter dem Personal starke Missstimmung, weil die am 20. Juni 1935 abgeschlossene und am 1. Juli *) in Kraft getretene Vereinbarung nur teilweise durchgeführt wurde und manche Vorgesetzte den Bediensteten gegenüber eine aggressive und oft beleidigende Sprache führten. In einer in der Nacht vom 11. auf 12. Januar gehaltenen Versammlung beschlossen die Arbeitnehmer, den Streik zu erklären, falls ihnen nicht in kürzester Frist Genugtuung gegeben werde. Angesichts der Halsstarrigkeit des Arbeitgebers bei einer Unterredung am 14. Januar wurde noch am gleichen Abend die Streikparole ausgegeben. Der Streik war allgemein. Während der Aktion wurden Verhandlungen geführt, die am 19. Januar eine das Personal vollständig befriedigende Vereinbarung zum Ergebnis hatten.

Die Gesellschaft hat sich nicht nur verpflichtet, die jährliche Gratifikation in gleicher Höhe wie in den vorausgegangenen Jahren zu zahlen, sondern auch sämtliche Arbeitnehmer wieder in Dienst zu nehmen und sich jeglicher Massregelung zu enthalten. Ferner erklärte sie sich bereit, die im Juni v. J. unerledigt gelassenen Punkte durch eine Zusatzvereinbarung zu regeln, die u. a. vorsieht: einen jährlichen bezahlten Urlaub von 14 Tagen; häufigere Verabfolgung von Dienstkleidungsstücken; Verlängerung der für die Ausfahrt und Rückkehr der Wagen zugestandenen Zeit; Zuschlag für Arbeit an den Weihnachtstagen, an Neujahr und Karfreitag. Die getroffene Vereinbarung enthält auch das Versprechen, dass sich die Vorgesetzten künftig beleidigender Auslassungen den Angestellten gegenüber enthalten und eine Personalordnung geschaffen werde, die eine angemessene Kündigungsfrist vorsieht.

*) S. Pressebericht vom 16. September 1935.

Ein Sieg des Strassenbahnpersonals von Douai -- Frankreich. (I.T.F.) Der Strassenbahnergewerkschaft von Douai ist es mit Hilfe eines Mitgliedes der Regierung des Nord-Departements gelungen, die Rückgängigmachung der 10%igen Senkung an den niedrigen Löhnen der Strassenbahner von Douai und volle Rückzahlung der seit Juli v. J. abgezogenen Beträge zu erwirken.

Die Madrider Strassenbahngesellschaft stellt sämtliche 1934 Entlassenen wieder ein. (I.T.F.) Auf eine Intervention des Gemeinderats hat die Madrider Strassenbahndirektion beschlossen, alle wegen des Streiks im Oktober 1934 entlassenen Strassenbahner wieder in Dienst zu nehmen. In einer Unterredung, welche im Rathaus zwischen dem Bürgermeister, dem Vorsitzenden des Verwaltungsrats der Gesellschaft und einem Personalvertreter stattfand, betonte der Vorsitzende des Verwaltungsrats, dass die Gesellschaft seit Oktober 1934 kein neues Personal eingestellt habe, da sie der Auffassung war, dass bei Neueinstellungen die einstigen Entlassenen bevorzugt werden sollten; andererseits sei es im jetzigen Augenblick unmöglich, die 550 entlassenen Bediensteten ohne Störung des Dienstes auf einmal einzustellen, sie könnten daher nur allmählich wieder ihre Arbeit aufnehmen, erhielten aber ihre Löhne mit sofortiger Wirkung.

Vereinbarung mit dem Verkehrsamt (Road Transport Board) in Nord-Irland. (I.T.F.) Der gesamte Güterfrachtverkehr (Güterspedition) in Nord-Irland ist, mit Ausnahme der Speditionsfirmen von Belfast und Londonderry (ähnlich wie dies beim Londoner Verkehrsamt der Fall) in einem Unternehmen, Road Transport Board genannt, vereinigt. Der englische Transportarbeiterverband hatte mit erwähntem Verkehrsamt Verhandlungen wegen der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer und es kam eine am 1. Februar 1936 in Kraft getretene Vereinbarung zustande, deren Hauptpunkte hier wiedergegeben seien:

Arbeitswoche. - Es werden 48 Stunden Arbeit pro Woche, gerechnet über einen Zeitraum von 6 Tagen (Montag bis Samstag), garantiert.

Löhne. - Für die in den Distrikten Belfast und Derry im Zubringer- und Abholdienst beschäftigten Arbeitnehmer gelten folgende Lohnsätze:

- a) Führer von Lastkraftwagen von über 2 t Tragvermögen £ 3 6s. pro Woche;
- b) Führer von Lastkraftwagen unter 2 t Tragvermögen £ 2.18s. pro Woche;
- c) Begleiter von Lastkraftwagen £ 2.17s. pro Woche;
- d) Magazinier und Ladearbeiter £ 3.-.- pro Woche.

Folgende Lohnsätze gelten für die ausserhalb der Distrikte von Belfast und Derry beschäftigten Arbeitnehmer:

- a) Führer von Lastkraftwagen von über 2 t Tragvermögen £ 2.18.- pro Woche;
- b) Führer von Lastkraftwagen unter 2 t Tragvermögen £ 2.12.- pro Woche;
- c) Begleiter von Lastkraftwagen £ 2.5.- pro Woche.

Führern von Lastwagen und Anhängern und Führern von sechs- und achtradrigen schweren Fahrzeugen sind ausser obigen Sätzen 6 s. pro Woche zu zahlen.

Löhne für Jugendliche. Für diese werden Mindestlöhne festgesetzt, wenn sie als Begleiter beschäftigt werden. Diese Sätze schwanken zwischen 12s.6d. pro Woche bei 14-jährigen und 45s. bei 21-jährigen.

Im allgemeinen soll den Begleitern, wenn sie 21 Jahre alt geworden sind, Gelegenheit zur Verrichtung anderer Arbeit beim Verkehrsamt gegeben werden.

Beförderung. - Entsteht eine freie Stelle in einer Gruppe über der niedrigsten Lohnklasse, so sollen stets Führer aus einer niedrigeren Gruppe herangezogen werden. Bei Erfüllung gleicher Voraussetzungen ist den Führern mit dem höchsten Dienstalter der Vorzug zu geben. Das Verkehrsamt hat ein Verzeichnis über diejenigen Führer zu halten, welche befördert sein wollen und die sich dieserhalb mit einem schriftlichen Gesuch an das Amt gewandt haben. Es dürfen keine Arbeitnehmer neu eingestellt werden, solange nicht überflüssig gewordenes Personal wiederbeschäftigt ist.

Überstundenvergütung. - Nach 48 Stunden Arbeit wird für die ersten 6 Stunden 25% für weitere Mehrarbeit 50% Zuschlag zum Lohn bezahlt.

Einem Führer kann, wenn er von zuhause weg ist, für höchstens 2 Stunden (ausschliesslich Mahlzeiten) zwischen 2 Fahrperioden dienstfrei gegeben werden, was zu bedeuten hat, dass er vom Fahrzeuge weg und jeder Verantwortung oder Kontrolle über dasselbe enthoben ist.

Dienst am Wochenende. - Die zwischen Mitternacht am Samstag und Mitternacht am Sonntag gearbeitete Zeit ist mit einem 100%igen Zuschlag zu entschädigen.

Die Entschädigung für Sonntagsarbeit muss mindestens 4 Arbeitsstunden zum doppelten Satze entsprechen.

Nachtarbeit. - Für Nachtarbeit (zwischen 12 Uhr Mitternacht und 6 Uhr morgens) ist ein Zuschlag von 25% zu zahlen.

Bezahlung an Feiertagen. - Bezahlt werden: Ostermontag und Dienstag darnach, 12. und 13. Juli, 1. und 2. Weihnachtsstag. Hat ein Arbeitnehmer an einem dieser Tage zu arbeiten, so erhält er einen vollen Tageslohn extra.

Jährlicher Urlaub. - Jeder Arbeitnehmer erhält 8 Tage bezahlten Urlaub im Jahr, vorausgesetzt, dass er beim Amt ein Jahr lang ununterbrochen beschäftigt war, nicht länger als 7 Tage in einem Jahr ohne annehmbaren Grund oder vorherige Benachrichtigung von der Arbeitsstelle weg blieb oder wenn wegen Mangel an Arbeit oder andern Ursachen, die nicht am Arbeitnehmer selber liegen, eine Dienstunterbrechung von höchstens einem Monat eingetreten ist.

Logiszulage. - Arbeitnehmern, die über Nacht von zuhause wegbleiben müssen, erhalten gegen Quittung eine Logiszulage bis zu 5 s. pro Nacht.

Dienstkleidung. - Sämtliche Arbeitnehmer des Amtes erhalten kostenfreie Dienstkleidung. Dieselbe bleibt Eigentum des Amtes und ist demselben beim Verlassen der Arbeitsstelle zurückzugeben.

Disziplin. - Jeder Arbeitnehmer, dem seitens eines vorgesetzten Beamten etwas zur Last gelegt wird, wird, wenn möglich, zur selben Zeit von der Art der Übertretung in Kenntnis gesetzt. In allen Fällen, wo Beschwerden gegen einen Arbeitnehmer vorliegen und ein Disziplinarverfahren gegen ihn beabsichtigt ist, wird er von der Art der Beschwerde in Kenntnis gesetzt und ihm die Möglichkeit gegeben, sich

innerhalb mindestens 48 Stunden zu den ihm zur Last gelegten Verfehlungen zu äussern. Enthebt das Amt den Betreffenden seines Dienstes bis zur Behandlung seines Falles, so ist ihm, wenn ihm die Verfehlungen nicht nachgewiesen werden können, für jeden Tag der Dienstenthebung der volle Lohn auf Grund des Achtsturentags zu zahlen.

Kein Arbeitnehmer darf wegen Vernachlässigung seiner Pflicht bestraft werden, wenn die Umstände die Ausführung der ihm erteilten Weisungen unmöglich gemacht haben.

Ist ein Disziplinarverfahren über einen Arbeitnehmer verhängt worden, nach dessen Ansicht zu unrecht, so kann er sich dagegen beim Generaldirektor durch seinen Verbandsvertreter beschweren.

x

Der auf ein Jahr abgeschlossene Vertrag ist mit dreimonatiger Frist kündbar.

Ein Konflikt im Hafen von Marseille -- Frankreich. (I.T.F.) Anfang Februar brach im Marseiller Hafen ein Streik aus, der seine Ursache darin hatte, dass die Arbeitgeber einen Anschlag auf das Koalitionsrecht und die Lohn- und Arbeitsbedingungen unternahmen. Wegen eines in einem Teil des Hafens ausgebrochenen Konfliktes--die Arbeiter forderten Entlassung eines arbeiterfeindlichen Vormannes--kündigten die Arbeitgeber den Vertrauensleuten der Gewerkschaft und ordneten sie an, dass die bei der Arbeit in den Schiffsräumen bisher beschäftigten 8-Mann-Schichten durch 6-Mann-Schichten ersetzt werden. Dies führte zu einem allgemeinen Streik im Hafen. Nach einer Intervention des Arbeitsministers wurde am 22. Februar eine Vereinbarung zwischen den Arbeitgebern und den Gewerkschaften geschlossen. Dabei wurde auch eine Regelung über die Beilegung künftiger Konflikte getroffen. Beschlossen wurde ferner, dass alle Entlassenen wieder eingestellt werden und die üblichen Arbeitsbedingungen wieder Geltung erlangen sollen. Damit konnte der Streik wieder eingestellt werden.

Solidaritätsstreik der dänischen Transportarbeiter. (I.T.F.) Bei der am 22. Februar von den dänischen Arbeitgebern verhängten grossen Aussperrung liess man die Transportarbeiter ungeschoren. Sie haben aber jetzt für alle Betriebe, die von der Aussperrung betroffen wurden, mit Wirkung ab 26. Februar einen Solidaritätsstreik erklärt.

SEELEUTE

Die neuen englischen Seemannsheuern. (I.T.F.) Nach wiederholten Verhandlungen haben die englischen Reeder schliesslich der Forderung der Seeleute auf Erhöhung der Heuern zugestimmt. Diese verlangten eine Heraufsetzung um 9 s. für die Vollgrade und 6 sh. für die niederen Chargen. Ein Kompromiss wurde erreicht, wonach ab 24. Februar die Hälfte der geforderten Lohnerhöhung (4 s. 6. d. bzw. 3 s.) und die zweite Hälfte ab 1. Juli gewährt wird. Die Heuern betragen also:

	Monatsheuern		
	ab 24. Februar 1936		
	£	s.	d.
Bootsmann	10.	1.	0.
Vollmatrose	8.	11.	0.
Zimmermann (Mindestheuer)	11.	1.	0.
" (Höchstheuer)	15.	1.	0.
Hilfskesselwärter	9.	1.	0.
Schmierer (Mindestheuer)	9.	11.	0.
" (Höchstheuer)	10.	1.	0.
Heizer (Mindestheuer)	9.	1.	0.
" (Höchstheuer)	10.	1.	0.
Kwartiermeister	9.	1.	0.
Kohlenzieher	8.	11.	0.
Leichtmatrose (Mindestheuer)	4.	5.	6.
" " (Höchstheuer)	5.	11.	6.
Obersteward (auf Frachtschiffen)			
(Mindestheuer)	13.	1.	0.
(Höchstheuer)	15.	1.	0.

Messraumsteward (auf Frachtschiffen)			
	(Mindeststeuer)	7.	11. 0.
	(Höchststeuer)	7.	16. 0.
Steward-Koch (auf Frachtschiffen)		12.	1. 0.
Oberkoch	dto. Mindeststeuer	12.	1. 0.
	Höchststeuer	14.	1. 0.
Koch	dto. Mindeststeuer	10.	1. 0.
	Höchststeuer	12.	1. 0.

Die Arbeitszeitfrage in Dänemark. (I.T.F.) Am 21. Februar hat der Handelsminister der Zweiten Kammer einen Gesetzentwurf über die Regelung der Arbeitszeit auf Schiffen vorgelegt. Der wesentliche Inhalt ist die Einführung des 8-Studentages auf See, sofern dies technisch möglich ist. Ob die Genfer Bestrebungen zur internationalen Lösung dieser Frage erfolgreich verlaufen oder nicht, Dänemark wird die Angelegenheit nicht von neuem vertagen. Auf den Inhalt des Gesetzentwurfes kommen wir näher zurück, sobald den Wortlaut in unserm Besitz ist.

Aufbesserung für die englischen Schiffsoffiziere. (I.T.F.) In einer Sitzung des Reichsseeschiffahrtsamtes (National Maritime Board) vom 14. Februar einigten sich die Reeder und Offiziere auf neue Gehaltsordnungen, die am 23. März in Kraft treten.

In diesen Gehaltsordnungen werden die bestehenden Tonnage-Gruppen beibehalten, sie sehen ferner eine Erhöhung der Dienstalters- und Tonnage-Differentiale in gewissen Fällen vor und ferner erhält jeder Offizier eine etwas höhere Bezahlung als auf Grund der von 1925 bis Januar 1932 geltenden Gehaltsordnung. Bekanntlich wurden die Offiziershälter 1932 um 10% reduziert.

Der neue Tarifvertrag für die schwedischen Seeleute. (I.T.F.) Der vor einigen Tagen von beiden Parteien angenommene Vermittlungsvorschlag bedeutet für die Seeleute wesentliche Verbesserungen. Was die Heuern des Deck- und Maschinenraumpersonals betrifft, so gelten nun die vor der Heuerherabsetzung i. J. 1933 ausgezahlten Sätze, ausgenommen unbefahrene Leichtmatrosen, deren jetzige Heuer um 1 Krone monatlich aufgebessert wurde, und unbefahrene Heizer, die eine Aufbesserung von 3 Kronen monatlich erhalten. Dies ist gleichbedeutend mit einer Heuererhöhung von 4 bis 5%. Die selben Aufbesserungen erhielt auch das Bedienungspersonal.

Auch die allgemeinen Arbeitsverbesserungen wurden günstiger. Am wichtigsten ist die Verkürzung der Arbeitszeit an den Tagen der Ankunft und der Ausfahrt von 10 auf 9 Stunden. Der jährliche Urlaub wurde um einen Tag, bis auf 5 Tage bei einer Dienstzeit von 1 1/2 Jahren (früher nach 2 Jahren) verlängert.

Schliesslich einigte man sich auch auf eine günstigere Auslegung der Bestimmungen über die Verpflegung der Seeleute im Krankheitsfalle. Den Stewards wurde das Recht auf kostenfreie Heimfahrt nach 2jähriger Dienstzeit in der ausseneuropäischenⁿ Fahrt zugestanden.

Die neuen Bestimmungen traten am 26. Februar d. J. in Kraft.

x

Auch für die Segelschiffe in der Binnenschifffahrt liegt ein Vermittlungsvorschlag vor, der sowohl in bezug auf die Löhne, als auf die allgemeinen Bestimmungen Verbesserungen enthält. Zurzeit wird über diesen Vorschlag eine Urabstimmung vorgenommen. Unter diese Vereinbarung fallen ca. 900 Mann.

Schliesslich ist noch zu bemerken, dass zurzeit die Arbeitsbedingungen für die ganze Binnenschifffahrt einer Neuregelung unterzogen werden. Bisher führten die Verhandlungen noch zu keinen positiven Ergebnis, weshalb der ganze Streitfall dem Reichsschlichter überwiesen wurde.

Beilagen:

Redaktionelle Beilage: Eisenbahner Nr. 1.
 " " : Seeleute Nr. 1.
 Kraftfahrer, Nr. 2.
 Strassenbahner Nr. 2.
 Aus den Organisationen Nr. 2.