

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. 22
Amsterdam,
den 26.
Oktober
1936

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

INTERNATIONALER VORSTOSS DER EISENBAHNER UND TRANSPORTARBEITER.

Sitzung des Exekutivkomitees der Internationalen Transportarbeiter-
Föderation.

Am 13. und 14. Oktober wurde in Amsterdam eine Sitzung des Exekutivkomitees der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (I.T.F.) abgehalten, an der teilnahmen: Ch. Lindley (Schweden), Vorsitzender, R. Bratschi (Schweiz), J. Jarrigion (Frankreich), J. Marchbank (Grossbritannien), A. Kievit und P. Moltmaker (holländischer geschäftsführender Ausschuss) und die beiden Sekretäre Edo Fimmen und N. Nathans. Abwesend war das spanische Mitglied T. Gómez, ein Madrider Stadtratsmitglied, dem die Lebensmittelversorgung der Stadt anvertraut wurde, seinen Posten also nicht verlassen konnte. In der Mitteilung über seine Verhinderung erwähnte er kurz, dass sein 24-jähriger Sohn, den die Rebellen seit Ausbruch des Aufstandes in León als Geisel festhielten, erschossen wurde. Das Komitee sandte Gómez ein Beileidstelegramm.

Aus dem Tätigkeitsbericht des Sekretariats ging u. a. hervor, dass der Mitgliederstand in der Zeit vom 1. Januar 1935 bis 1. Januar 1936 um ca. 150.000, und darnach um weitere 200.000 angewachsen ist.

Das Komitee besprach die Ergebnisse der Hilfe, welche die I.T.F. bei Aktionen angeschlossener Verbände in den letzten 3 Monaten und ferner den Eisenbahnern und sonstigen Transportarbeitern, die in Deutschland, Österreich, Italien und Danzig weiter für die Wiederherstellung der demokratischen Rechte und parlamentarischen Freiheiten kämpfen, verliehen hat.

Ferner hat die I.T.F. in verschiedenen Ländern, z. B. in Griechenland und Jugoslawien, wo die Eisenbahner im Koalitionsrecht stark beschnitten wurden, Schritte unternommen.

Bericht erstattet wurde über einige internationale Konferenzen, so des Eisenbahn-Schlafwagenpersonals in Paris, der Hafendarbeiter und Seeleute in Genf, über die zurzeit ebenda tagende internationale seemannische Konferenz, über die Vorbereitungen zu der in Paris abzuhaltenden internationalen Eisenbahnerkonferenz und zu der bevorstehenden internationalen Kraftfahrer-Konferenz in Antwerpen.

Das Komitee stellte in bezug auf Spanien mit Genugtuung fest, dass auf den besonderen Aufruf der I.T.F. an die angeschlossenen Verbände für die notleidenden Familien der spanischen Eisenbahner und Transportarbeiter über 20.000 Gulden eingegangen sind und dass die I.T.F. durch eine Sendung von 300.000 kg Stockfisch--ein Hauptnahrungsmittel in Spanien--mit einem Schiff, das eigens zu diesem Zwecke gechartert wurde, bei der Nahrungsmittelversorgung Madrids mitgewirkt hat.

Das Komitee erklärte sich durch Annahme folgender

Entschliessung gegen die Nichteinmischungs-
Politik

Das Exekutivkomitee der I.T.F.

hat in seiner Sitzung vom 13. und 14. Oktober 1936 in Amsterdam von den Berichten der spanischen Regierung, von zuverlässigen Augenzeugen (so des Korrespondenten des englischen konservativen Blattes "Daily Mail", des katholischen Professors Brouwer, Holland, u.a.m.) und von seinen eigenen Vorstandsmitgliedern in Spanien Kenntnis genommen, nach welchen Berichten festgestellt wird,

dass die Regierungen Deutschlands, Italiens und Portugals entgegen dem Nichteinmischungspakt zulassen, dass die spanischen Rebellen mit Kriegsmaterial aller Art versehen werden und dass ferner auf den Balearen und in Spanisch-Nordafrika unter Führung italienischer und deutscher Offiziere, die sich dort wie in eroberten Gebietsteilen aufzuführen, gegen die spanische Regierung militärische Operationen vorgenommen werden,

erklärt, dass sich Deutschland, Italien und Portugal durch ihre Unterstützung der Rebellen nicht an die Bestimmungen des Nichteinmischungspaktes halten, während andererseits der verfassungsmässigen spanischen Regierung -- unter Verletzung des internationalen Völkerrechts -- die Mittel zur Verteidigung der demokratischen Rechte und Freiheiten des spanischen Volkes gegen die aufständischen faschistischen Generäle verweigert wurden,

ist ferner der Meinung, dass durch die ständige Nachgiebigkeit der demokratischen Länder angesichts der Erpresser- und Gewaltpolitik Deutschlands und Italiens die Unverschämtheit des internationalen Faschismus und die Kriegsgefahr nur noch mehr zugenommen haben,

versichert das für die Demokratie und die parlamentarischen Rechte kämpfende spanische Volk der unerschütterlichen Treue und Solidarität der I.T.F.,

drängt bei den Regierungen der nichtfaschistischen Länder aufs energischste darauf, den Nichteinmischungspakt unverzüglich zu beenden und dadurch die spanische Regierung instand zu setzen, sich die zur Wiederherstellung der Ordnung und Erhaltung der verfassungsmässigen Regierung unentbehrlichen Mittel zu verschaffen, und

fordert alle angeschlossenen Organisationen auf, alle möglichen Schritte zur Unterstützung dieser Massnahmen zu unternehmen und weiter in bewährter Solidarität das spanische Volk moralisch und materiell zu unterstützen, um ihn in seinem Kampfe für die Verteidigung der Demokratie beizustehen.

EISENBAHNER

Ein Erfolg der tschechoslowakischen Eisenbahner. (I.T.F.) Die Arbeitsgemeinschaft der Organisation der Staatsbediensteten, der auch Eisenbahnerorganisationen angehören, bemüht sich schon seit längerer Zeit, die Aufhebung der in früheren Jahren eingeführten Lohnabzüge zu erwirken. Die Bemühungen werden besonders jetzt, nach der durchgeführten Abwertung der tschechoslowakischen Währung und anlässlich der besseren Wirtschaftslage sowie der allgemeinen Teuerung verstärkt. Die Arbeitsgemeinschaft wurde bei verschiedenen Regierungsstellen vorstellig, auch ist in den Organen der beteiligten Organisationen ein offener Brief an den Finanzminister veröffentlicht worden, worin die jetzige Lage der Staatsbediensteten beschrieben wird. Am Schlusse wird gefordert: 1) Aufhebung der Lohnabzüge und 2) Rückverlegung der Auszahlung auf den ersten des Monats.

Die Bemühungen der Organisationen sind nicht ohne Erfolg geblieben. Ab 1. Januar 1937 werden die Löhne und Gehälter wieder am ersten des Monats ausgezahlt und für die teilweise Aufhebung der Abzüge wird ein Betrag von 150 Millionen Kč bewilligt. Über die Art der Aufteilung und über den Zeitpunkt, wann die teilweise Aufhebung der Abzüge in Kraft treten wird, wird noch verhandelt.

Die französischen Eisenbahner fordern 40-Stundenwoche. (I.T.F.) Die französische Eisenbahner-Föderation richtete am 15. Oktober an den französischen Ministerpräsidenten ein Schreiben, worin auf die Unzufriedenheit hingewiesen wird, die unter den Eisenbahner herrscht, weil das 40-Stundengesetz vom 21. Juni 1936 noch nicht auf die Eisenbahnen Anwendung findet. Die Organisation fordert deshalb, dass die zur Durchführung der 40-Stundenwoche eingesetzte gemischte Kommission zusammentreten und die Einführung der 40-Stundenwoche bei den Eisenbahnen ab 1. Januar 1937 beschliessen soll.

Personalstand der belgischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Nach der von der belgischen Eisenbahngesellschaft herausgegebenen Statistik betrug die Anzahl der Bediensteten 81.966, gegen 86.001 i.J. 1934 (i.J. 1933 waren es 87.393). Die Personalkosten, Pensionen inbegriffen, betrugen i.J. 1935 1.518,7 Millionen Franken, gegen 1.640 Millionen i.J. 1934 (i.J. 1933 waren es 1.689,9 Millionen). Diese Verminderung ist vor

allem auf die Herabsetzung der Löhne und Gehälter zurückzuführen. Auch die Pensionen wurden herabgesetzt; es zeigt sich z.B., dass die Anzahl Pensionierter i.J. 1935 grösser war als i.J. 1934, und doch ist der Gesamtbetrag für Pensionen von 311,6 auf 302,7 gesunken.

Wünsche der tunischen Eisenbahner. (I.T.F.) Die Lage der tunischen Eisenbahner ist besonders infolge der i.J. 1934 durchgeführten Verschlechterungen der Lohnbedingungen schlecht. Es sind zwar in diesem Jahre leichte Zugeständnisse gemacht worden, doch werden sie als ungenügend betrachtet. Die Vertreter der tunischen Eisenbahner setzen deswegen alles daran, ihre Lebenslage zu verbessern. Sie verhandelten mit dem Gouverneur, den Direktionen der beiden Eisenbahnen in Tunis und begaben sich Ende September nach Paris, um dort bei verschiedenen Regierungsstellen vorzusprechen, da ihre Bemühungen in Tunis selbst nicht viel Ergebnis hatten. Ihre wichtigsten Forderungen sind: 1) einheitliche Regelung der Rechtslage; 2) Vergünstigungen für Pensionierungen im Zusammenhang mit dem kolonialen Dienst; 3) Ortszulagen; 4) ständige Anstellung der zeitweiligen und der Hilfsbediensteten. Der Föderationsrat der französischen Eisenbahner-Föderation hat sich durch eine Resolution verpflichtet, die Forderungen der tunischen Eisenbahner kräftig zu unterstützen.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Lohnerhöhung für die Kleinbahner in Cleveland (Ohio, USA). (I.T.F.) Der Schlichtungsausschuss hat beschlossen, die Löhne der Bediensteten der "Cleveland Railway Company" um sechs Cents pro Stunde zu erhöhen, ihnen eine Woche bezahlte Ferien zu gewähren und ihre Arbeitsbedingungen zu verbessern. Die Lohnerhöhung gilt rückwirkend vom 1. Mai. Ab 1. Januar 1938 werden die Stundenlöhne des Zugpersonals 72 Cents und der Führer auf Einmannwagen 79 Cents betragen.

Anerkennung der Organisation führt zum Abschluss eines Kollektivvertrags in Lynn (Massachusetts, USA). (I.T.F.) Dem amerikanischen Strassen- und Kraftfahrerverband ist es nach langjährigen Bemühungen gelungen, Anerkennung der Organisation zu erzielen, was zum Abschluss eines Kollektivvertrags mit der dortigen Strassenbahngesellschaft führte.

Der Vertrag sieht viele Verbesserungen der Arbeitsbedingungen vor und führt das Schlichtungsverfahren ein. Vereinbart wurde auch die Einführung des Achtstundentages, der innerhalb eines Zeitraumes von 11 Stunden abgearbeitet werden muss. Turnusse, die weniger als 8 Stunden dauern, werden als 8 Stunden bewertet und Ueberstunden, die über 8 1/2 Arbeitsstunden hinausgehen, werden mit einem Zuschlag von 50% vergütet. Die Gesellschaft liefert Dienstkleidung und Mützen. Der Stundenlohn des Triebwagenführers beträgt 65 Cents und des Schaffners 61 Cents.

Die französischen Transportunternehmer versuchen, Vereinbarung über Pensionen zu umgehen. (I.T.F.) Durch die Vereinbarung vom 19. Juni 1936 haben sich die Transportunternehmer verpflichtet, ab 1. Juli zu der Pensionskasse des Personals beizusteuern.

Obwohl die Organisation der Transportunternehmer die Vereinbarung mit unterzeichnet hatte, hat sie nichts unterlassen, um sich unter verschiedenen Vorwänden ihren Verpflichtungen zu entziehen.

Jetzt hat sie einen neuen Versuch unternommen: sie führt unter dem Personal der Unternehmungen eine Urabstimmung durch in der Hoffnung, dass sich die Mehrheit gegen den Beitritt zu der Pensionskasse aussprechen wird und sie dadurch die Missachtung ihrer eigenen Unterschrift rechtfertigen kann.

Die französische Transportarbeiter-Föderation (I.T.F.) hat aber unter ihrer Forderung auf Beitritt aller Arbeiter und Angestellten der öffentlichen Verkehrsbetriebe zu der Pensionskasse verstanden, dass alle interessierten Arbeiter, wie die Kleinbahner und Strassenbahn- und Autobusbediensteten, gegen Invalidität und Alter versichert werden sollen.

Die Organisation wird angesichts des neuen Manövers der Unternehmer auf der Hut sein!

Aussperrung von 2000 Transportarbeitern in Lyon. (I.T.F.) Am 9. Oktober sind in Lyon 2000 Transportarbeiter von den Unternehmern ausgesperrt worden. Die Aussperrung ist lange vorher erwogen und durch Schikane, Entlassungen von Vertrauensmännern, durch sonderbare Auslegungen des Kollektivvertrags, das unausweichlich den Widerstand der Arbeiter herausforderte, vorbereitet worden. Schliesslich haben sich die Unternehmer auch geweigert nach einem Schiedsspruch, wodurch die Löhne um 5% erhöht werden sollten, zu handeln, obwohl dies in einem Vertrag vorgesehen ist, der regelrecht von zwei Unternehmern und zwei von ihren Gewerkschaften angewiesenen Arbeitern unter dem Vorsitz des Arbeitsinspektors, verkündet wurde.

Am 10. Oktober fanden Verhandlungen statt, bei denen die Transportarbeiter durch ihre Festigkeit Meinungsverschiedenheiten unter den Unternehmern verursachten.

Nach und nach kam es mit den wichtigen Kategorien von Transportarbeitern zu Vereinbarungen, die folgendes enthalten:

- 1) Volle Aufrechterhaltung des Kollektivvertrages;
- 2) Einheitliche Lohnerhöhung um 2 Fr. pro Tag;
- 3) Anwendung der gleitenden Lohnskala auf Grund des Lebenshaltungsindex der Stadt Lyon;
- 4) Volle Bezahlung des ersten und des letzten Tages der Aussperrung und den halben Lohn für die übrigen Tage.

Dieser Erfolg ist umso bedeutungsvoller, da er den Zusammenbruch des grossen Vorstosses in Lyon besiegelt, den die Föderation der Transportunternehmer allen ihren Organisationen in Frankreich anbefohlen hat, um den Abschluss von den Arbeitern günstigen Kollektivverträgen zu verzögern und bestehende Kollektivverträge zu kündigen.

Für angemessene Löhne und Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer in Grossbritannien. (I.T.F.) Der vom Arbeitsminister und Verkehrsminister eingesetzte Untersuchungsausschuss für die Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen im Handelskraftverkehr ist zusammengetreten, um Vorschläge entgegenzunehmen, die ihm Gen. Bevin, Generalsekretär des Transportarbeiterverbandes im Namen des paritätischen Schlichtungsausschusses und der Bediensteten unterbreitete. Die Empfehlungen des Schlichtungsausschusses enthalten eine annehmbare Lösung des schwierigen Problems, wie die Einhaltung seiner Beschlüsse versichert werden kann. Während der Schlichtungsausschuss verlangt, dass die Verpflichtung, angemessene Löhne und Arbeitsbedingungen zu gewähren, (die nicht schlechter als die vom Ausschuss festgesetzten sein dürfen), dem ganzen Gewerbe auferlegt werden soll, drängen die Unternehmer darauf, dass die Löhne und Arbeitsbedingungen vom Bezirk zu Bezirk verschieden sein sollen.

Es müssen jetzt die Vorschläge des Untersuchungsausschusses abgewartet werden.

Lohnerhöhung für das Strassenbahn- und Fahrdrahtbuspersonal in London. (I.T.F.) Die Löhne der Wagenführer und Schaffner der Londoner Strassenbahnen und Fahrdrahtbusse wurden um 2 s pro Woche erhöht. Die Löhne des Autobuspersonals sind unverändert geblieben.

Ein Streik der Lastkraftfahrer in New York vermieden. (I.T.F.) Im vorigen Monat ist ein drohender Streik der Lastkraftfahrer in New York durch eine Lohnerhöhung um 10% und andere Zugeständnisse der Unternehmer vermieden worden.

Die Vereinbarung sieht eine Erhöhung des Tagelohnes um 50 Cents vor, und zwar von \$ 7,50 auf \$ 8, was wöchentlich \$ 48 ausmacht. Die Arbeitswoche besteht aus 5 Tagen mit je 8 Stunden und dem Samstag mit 7 Stunden. Die Überstunden werden vergütet durch einen Zuschlag von 50% auf der Grundlage des erhöhten Lohnes. Verschiedene Einzelheiten der Arbeitsbedingungen werden später ausgearbeitet.

Die Organisation des Personals verlangte ursprünglich Verkürzung der Arbeitszeit von 48 auf 40 Stunden, um dadurch mehr Arbeitsgelegenheit zu schaffen, da ein Drittel ihrer 40.000 Mitglieder arbeitslos ist.

Ein Gesetz über die Arbeitszeit der Kraftfahrer in Massachusetts (USA). (I.T.F.) Im Staat Massachusetts dürfen auf Grund des neuen Gesetzes, wodurch die Arbeitszeit kontrolliert wird, Lastkraftfahrer nicht länger als 12 Stunden ununterbrochen arbeiten und müssen zwischen zwei Diensten eine Ruhepause von mindestens 8 Stunden bekommen.

Versicherung für Autobus- und Lastkraftverkehrslinien in den USA. (I.T.F.) Durch eine von der "Interstate Commerce Commission" auf Grund des Kraftverkehrsgesetzes von 1935 ergangenen Weisung wird ab 15. November die Einführung einer Versicherung für zwischenstaatliche Autobus- und Lastkraftverkehrslinien gefordert. Diese müssen entsprechend versichert werden, um angemessene Entschädigungen für körperliche Verletzungen und Tod von Passagieren und für Sachschaden gewähren zu können. Die geforderte Versicherung läuft von \$ 15.000 für Autobusse mit sieben oder weniger Sitzen bis \$ 50.000 für Autobusse mit 31 oder mehr Sitzen. Bei Lastkraftfahrzeugen beträgt die Versicherung mindestens \$ 5.000 pro Person und \$ 1.000 für Sachschaden.

Lohnerhöhung für Hafendarbeiter in Finnland (I.T.F.) Als Ergebnis einer Aktion des finnischen Transportarbeiterverbandes sind die Löhne der Hafendarbeiter in den Häfen von Kotkas und Viborg um 0,50 FM pro Stunde erhöht worden. Für die Handhabung schmutziger Gütern, z. B. Kohlen, Lumpen, Schwefel, etc. wird ein Zuschlag von 1 FM pro Stunde gewährt.

Die jetzigen Stundenlöhne betragen FM 8,50 und 9,50 (der letztere für schmutzige Arbeit). Die Lohnerhöhung bezieht sich auf etwa 1.400 Arbeiter in Kotkas und auf 680 Arbeiter in Viborg.

44-Stundenwoche für die Hafendarbeiter Neuseelands (I.T.F.) Der Schiedsgerichtshof von Neuseeland hat ein Gesuch der neuseeländischen Hafendarbeiter-Föderation, das 40-Stundengesetz auch auf die Hafendarbeiter zu erstrecken, abgelehnt. Es gilt also vorläufig noch die 44-Stundenwoche.

Bezahlte Ferien für französische Hafendarbeiter (I.T.F.) Am 15. Oktober ist eine Verordnung zur Regelung der bezahlten Ferien für französische Hafendarbeiter erschienen. Anspruch auf jährliche bezahlte Ferien von einer Woche haben Arbeiter, die am Tage der Beurlaubung mindestens 6 Monate im Hafen beschäftigt waren und dort mindestens 90 Tage bei einem oder mehreren Unternehmern arbeiteten. Ferien von 15 Tagen, worunter mindestens 12 Arbeitstage sein müssen, bekommen Arbeiter, die mindestens ein Jahr im Hafen beschäftigt sind und in diesem Zeitraum mindestens 145 Tage arbeiteten. Die Ferien betragen eine Woche, wenn der Arbeiter im selben Zeitraum mindestens 100 Tage aber weniger als 145 Tage arbeitete.

Die Bezahlung, die der Arbeiter für die Ferien bekommt, entspricht bei einer Woche sechs und bei 15 Tagen 12 Tagelöhnen, auf die er nach seiner Kategorie und nach dem Kollektivvertrag Anspruch hat.

Zur Finanzierung dieser bezahlten Ferien werden in den Häfen besondere, unter Aufsicht des Arbeitsministers stehende Ausgleichskassen geschaffen, in die alle Arbeitgeber beitragen müssen, wodurch die Lasten, die diese infolge der Einführung der bezahlten Ferien zu tragen haben, entsprechend aufgeteilt werden.

SEELEUTE UND BINNENSCHIFFER

Der Streik in der französischen Binnenschifffahrt beendet. (I.T.F.) Der am 25. September ausgebrochene Streik der französischen Binnenschiffer ist am 16. Oktober auf Eingreifen der Regierung hin, durch einen Ausgleich beendet worden. U. a. wurde vereinbart, dass für jede Kategorie und jedes Gebiet durch einen paritätischen Ausschuss Mindestlöhne festgesetzt werden; die Verhandlungen über den Abschluss eines Kollektivvertrags werden fortgesetzt, wobei ein solcher Vertrag spätestens am 24. Oktober abgeschlossen werden muss; falls keine Einigung erzielt wird, entscheidet ein Schlichtungsausschuss; niemand wird wegen der Beteiligung am Streik gemassregelt.

Der Streik hatte sich vor seiner Beendigung in bedrohlicher Weise verschärft, weil die Binnenschiffer durch ihre Fahrzeuge die Kanäle und Flüsse versperrten und dadurch den ganzen Verkehr unterbunden hatten.

Ueberstundenvergütung für Seeleute auf der atlantischen Küste
(I.T.F.) Zwischen den Reedern und den betreffenden Verbänden, die der "International Seamen's Union of America" angehören und für die bereits ein allgemeiner Arbeitsvertrag besteht, ist jetzt eine Vereinbarung über die Bezahlung von Ueberstunden getroffen worden.

Für das Deck- und Maschinenpersonal wurde vereinbart, dass auf See und in den Häfen ausserhalb des Heimathafens alle Stunden, die über 8 Arbeitsstunden hinausgehen (mit Ausnahme der Rettungsübungen und aller Arbeiten, die mit der Sicherheit des Schiffes, der Passagiere, der Besatzung und der Ladung zusammenhängen), als Ueberstunden betrachtet und als solche vergütet werden. Auch im Heimathafen gelten die über 8 Arbeitsstunden hinausgehenden Stunden als Ueberstunden. Daneben wird Arbeit am Samstagen nachmittags an Sonn- und Feiertagen als Ueberstunden entgolten. An Tagen der Ausfahrt und der Ankunft von Schiffen gilt die Regelung nicht. Die Ueberstunden werden mit 60 Cents pro Stunde oder mit entsprechender freier bezahlter Zeit und Verpflegung für die abgearbeiteten Stunden vergütet.

Für das Bedienungspersonal und zwar alle Kategorien unter dem Obersteward ist vereinbart worden, dass alle Stunden, die 10 Arbeitsstunden im Tag überschreiten, als Ueberstunden zu betrachten sind; in fremden Häfen gilt dies nicht für Sonn- und Feiertage. Rettungsübungen und alle Arbeiten, die für die Sicherheit des Schiffes nötig sind, werden nicht als Ueberstunden betrachtet. Im Heimathafen gelten an Werktagen alle Stunden, die im Zeitraum von 6 bis 19 Uhr 8 Stunden überschreiten, sowie Arbeitsstunden vor 6 und nach 19 Uhr als Ueberstunden. Als Ueberstunden wird auch die Arbeit an Sonn- und Feiertagen bewertet. Auch hier fallen Tage der Ausfahrt und Ankunft nicht unter die Regelung. Alle Mitglieder des Bedienungspersonals, die 60 Dollar pro Monat oder weniger verdienen, erhalten als Ueberstundenvergütung 50 Cents pro Stunde oder bezahlte freie Zeit und Verpflegung. Diejenigen, die mehr als 60 Doll. pro Monat verdienen, erhalten 60 Cents pro Ueberstunde.

Nach dieser Regelung werden 10 Minuten als 1/2 Stunde und 40 Minuten als eine volle Stunde bewertet.

Für Stewards auf Passagierschiffen wird eine Regelung durch Verhandlungen mit einzelnen Reedereien getroffen werden.

LETZTE NACHRICHT

Siegreicher Streik der Strassenbahner in Toulon (Frankreich) (ITF)
Diese Tage ist in Toulon ein Streik der Strassenbahner, der 49 Tage dauerte, siegreich beendet worden. Fast alle Forderungen der Strassenbahner sind bewilligt worden.

Das Ergebnis des Streiks war nicht nur der Abschluss eines Kollektivvertrags, sondern auch die Zusicherung, dass auch künftig über die Forderungen des Personals diskutiert wird.

Seit dem ersten Oktober hat die Gemeinde mit der Genehmigung des Arbeitsministers die Strassenbahnen in eigene Verwaltung genommen und in der Verwaltung sitzt zum ersten Male auch ein Vertreter des Personals.

Beilagen:

Koordinationsbeilage No. 16
Aus den Organisationen No. 16