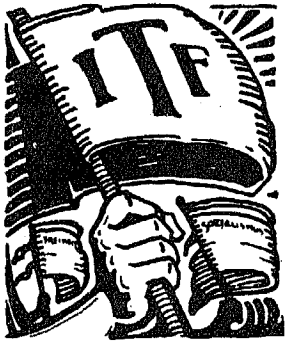


**PRESSEBERICHT**

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186



No. 1

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE 16. Januar 1927

Eisenbahner.

Eine Pressediskussion über die Schweizerischen Bundesbahnen. (ITF)  
Die Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen zeigen im zweiten Halbjahr 1926 eine ungünstige Entwicklung. In den ersten Monaten bleiben die Betriebseinnahmen hinter denen des gleichen Zeitabschnitts 1925 um 9 653 579 Fr. zurück. In der Hauptsache rührt dieser Einnahmerückgang aus dem Güterverkehr, obwohl dieser mengenmässig grösser war als in 1925. Der Personenverkehr ist an dem Einnahmerückgang mit rund 2½ Millionen Franken beteiligt und weist auch einen zahlenmässigen Rückgang der beförderten Passagiere auf. Da dem Einnahmerückgang ein Rückgang an Ausgaben in Höhe von 1 199 404 Franken gegenübersteht, so hat sich der Betriebsüberschuss gegenüber den ersten 11 Monaten in 1925 um 8454 175 Franken vermindert.

Das Bekanntwerden dieser Verschlechterung in den finanziellen Betriebsergebnissen hat in der Presse eine ziemlich umfangreiche Diskussion ausgelockt und - dem Zuge der Zeit entsprechend - wurde von kapitalistischer Seite gleich das Staatsbahnsystem veramm wortlich gemacht und die Entstaatlichungsfrage aufgeworfen. Damit droht eine Debatte wieder aufzuleben, die schon im vorigen Jahrhundert in der Schweiz viel Staub aufgewirbelt hatte, aber um die Jahrhundertwende mit der Verstaatlichung der wichtigsten Eisenbahnen des Landes endigte. Die Gegner dieser Entscheidung sind darüber nie zur Ruhe gekommen und nun glauben sie, den damals verlorenen Kampf wieder mit besseren Aussichten aufgreifen zu können.

Nun ist nicht zu bestreiten, dass die Finanzlage der Bundesbahnen äusserst misslich ist. Aber ist daran nur die Tatsache schuld, dass die Bahnen unter staatlicher Verwaltung stehen und kann also wirklich, wie die kapitalistischen Rufer im Streit erklären, von einem Bankrott des Staatsbahnsystems gesprochen werden? Eine hiebteste Antwort auf diese Frage gibt Kollege Robert Bratschi, d. Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, in einem im Verbandsorgan kürzlich erschienenen Artikel. Eine Hauptursache für die schwierige Finanzlage der Schweizerischen Bundesbahnen erblickt Bratschi in der hohen Zinsenlast, die auf den Bundesbahnen ruht und die sich in nächster Zeit voraussichtlich weiter steigern und den Betrag von 110 Millionen erreichen wird, was auf den Kopf jedes Angestellten 3140 Franken ausmacht. Fast noch nachteiliger wirke sich aber der Umstand aus, dass die Bundesbahnen fortwährend zu Leistungen herangezogen worden sind, von denen Privatbahnen gewöhnlich frei bleiben. Abgesehen von den für die Bundesbahnen äusserst verlustreichen Militärtransporten im Kriege - die den Fiskus nicht unerheblich entlastet haben - seien die Bundesbahnen zwecks Verminderung der Arbeitslosigkeit gehalten gewesen, viele Aufträge zu vergeben und Anschaffungen zu machen, die keinen wirtschaftlichen Nutzen, sondern nur eine überflüssige Belastung darstellten. Ebenfalls derartige ausserhalb eigener betriebswirtschaftlicher Erwägungen liegende Momente hätten zur Inangriffnahme der Elektrifizierungsarbeiten an der Gotthardbahn zu einer Zeit geführt, da die Preise allgemein sehr hoch lagen. Berücksichtige man all diese den Bundesbahnen fortwährend aus politischen, militärischen, sozialen und wer weiss noch was für Gründen auferlegten Lasten, dann müsse man zugeben, dass die Bundesbahnen mit Stolz auf die Leistungen und die Entwicklung während des ersten Vierteljahrhunderts ihres Bestehens zurückblicken dürfen. " Wenn sich für sie gewisse Schwierigkeiten

ergeben, so ist das keine Schande, denn diese Schwierigkeiten sind das Resultat der vollbrachten Leistungen für unsere Volkswirtschaft."

Zum Schluss erklärt Bratschi, dass es nicht der Hand von Hexenmeistern bedürfe, um die Bundesbahnen auf eine gesunde Finanzbasis zu stellen, und zeigt hierzu folgende Wege auf:

- 1) Die den Bundesbahnen in der Kriegs- und Nachkriegszeit auferlegten Lasten, die mit der im Gesetze vorgeschriebenen kaufmännischen Betriebsführung im Widerspruch stehen, müssen rückgängig gemacht werden. (Nach Angaben von offizieller Seite handle es sich hierbei um nicht weniger als 500 Millionen Franken).
- 2) Solche Lasten haben auch in Zukunft zu unterbleiben und der Grundsatz kaufmännischer Betriebsführung müsse auch gegenüber anderen öffentlichen Verwaltungen angewendet werden, das heisst die allgemein geltenden Tarife sind auch auf Dienstleistungen für diese Verwaltungen anzuwenden.
- 3) Die den Eisenbahnen auferlegten gesetzlichen Verpflichtungen müssen auch auf die privaten Kraftwagenbetriebe, die für die Eisenbahn die gefährlichste Konkurrenz darstellen, ausgedehnt werden. Die Bundesbahnen sollen die Möglichkeit erhalten, sich des Automobils auch selber zu bedienen.
- 4) Die Personalpolitik der Bundesbahnverwaltung, des Bundesrats usw. muss grundlegend geändert werden. Die fortwährenden Angriffe auf die soziale Stellung des Personals müssten unterbleiben, da sie zermürbend, entmutigend und lähmend auf das gesamte Personal wirken.

Wenn dieses bescheidene Programm angenommen wird, so schliesst Bratschi seine Darlegungen, dürften die Kriegsfanfaren gegen die Bundesbahnen als Staatsbetrieb endgültig verstummen und die Aera der bewussten oder unbewussten, aber immer schädlichen Diskreditierung endlich ihr Ende nehmen.

Der englische Eisenbahnerverband erhebt einen Extrabeitrag. (ITF) Zwecks beschleunigter Wiederherstellung der durch den Generalstreik erschöpften finanziellen Reserven hat die Exekutive des Englischen Eisenbahnerverbandes in ihrer letzten Sitzung beschlossen, von den Mitgliedern einen Extrabeitrag in Höhe von 3 d (etwa 25 Pfg.) die Woche zu erheben. Dieser Extrabeitrag soll während des ganzen Jahres 1927 in Kraft bleiben.

Die Wahlen in die Krankenkasse der tschechoslowakischen Staatsbahnen. (ITF) Bei den im Dezember stattgefundenen Wahlen in die Krankenkasse der tschechoslowakischen Staatsbahnen wurden insgesamt 188 365 gültige Stimmen abgegeben. Hiervon erhielten die Wahlgruppen:

Aktionsausschuss, (bestehend aus dem Tschechischen Eisenbahnerverband und zwei kleineren Vereinigungen) 52 333 Stimmen,  
Internationale Föderation und Verband, (bestehend aus dem kommunistischen Eisenbahnerverband und dem sozialdemokratischen Deutschen Eisenbahnerverband) 44 493 Stimmen,  
Jednota-Organ, (bestehend aus dem tschechisch national-sozialistischen Verband und der Organisation tschechischer Beamten) 61 928 Stimmen.

Ein Vergleich mit dem Wahlergebnis von 1924 stösst auf einige Schwierigkeiten. Einmal haben sich die abgegebenen Stimmen infolge der erstmaligen Wahlbeteiligung der Beamten und Pensionisten um rund 25 % erhöht und dadurch eine Verschiebung in der Zusammensetzung des Wahlkörpers bewirkt, und zum andern sind die Wahlgruppen nicht die gleichen wie vor zwei Jahren. Während damals UNIE und VERBAND zusammengegangen waren, hatte sich bei diesen Wahlen der VERBAND mit der kommunistischen Föderation verbunden. Allgemein kann aber festgestellt werden, dass die drei der I.T.F. angeschlossenen Organisationen, nämlich UNIE, VERBAND und Lokomotivführerföderation, ihren relativen Anteil an den Wählerstimmen von 1924 behauptet und zum Teile noch etwas gesteigert haben.

Beilegung des Lohnkonflikts auf Eisenbahnen Kanadas. (ITF) Bekanntlich ist vor einigen Monaten das Zugspersonal der kanadischen Eisenbahnen in eine Lohnbewegung getreten. Gefordert wurde, dass der früher in Geltung gewesene Grundsatz, die Löhne in Kanada im Einklang zu halten mit den Löhnen in den Vereinigten Staaten, wieder eingeführt werde. Da Verhandlungen vor einem Schlichtungshof gescheitert waren und der Ausbruch eines Streiks drohte, griff der kanadische Verkehrsminister in den Konflikt ein und konnte die beiden beteiligten Parteien zur Wiederaufnahme direkter Verhandlungen bewegen. Diese fanden Anfang Dezember statt und führten zu einer Verständigung auf Grund eines Kompromisses. Die Eisenbahn-Unternehmungen erklärten sich zu einer allgemeinen Erhöhung der Löhne des Zugspersonals bereit, und obwohl diese Lohnverbesserung hinter dem von den Gewerkschaften geforderten Umfang zurückblieb, nahmen diese damit Genüge. Insgesamt waren etwa 15 000 Eisenbahner an dieser Bewegung beteiligt.

Lohnerhöhung bei den Ostbahnen der Vereinigten Staaten. (ITF) Eine bereits länger als ein Jahr schwebende Lohnbewegung der beiden Gewerkschaften "Order of Railway Conductors" (Zugführer) und "Brotherhood of Railroad Trainmen" (Zugspersonal) ist Anfang Dezember auf Grund eines Ausspruchs des <sup>gewäss</sup> neuen Railroad Labor Act gebildeten Schiedsgerichtes zum Abschluss gelangt. Die beiden Gewerkschaften hatten für die von ihnen umfassten Personalgruppen der Ostbahnen eine 10 bis 20-prozentige Lohnerhöhung verlangt, waren aber mit dieser Forderung abgewiesen worden. Da zu dieser Zeit gerade die neue Railway Labor Act im Parlament zur Behandlung stand, stellten die Gewerkschaften die Lohnbewegung zunächst ein, um sie sofort nach Verabschiedung des Gesetzes zu erneuern. Die Folge war, dass der durch direkte Verhandlungen nicht beizulegende Konflikt zunächst in der Railway Labor Act vorgesehenen Schlichtungshof und schliesslich das Schiedsgericht beschäftigte. Dem Anspruch dieses Schiedsgerichtes wurde begreiflicherweise mit grossem Interesse entgegengesehen, denn es war zum ersten Mal, dass dieses für einen grossen Konflikt in Anspruch genommen war.

Der gefällte Ausspruch sieht eine allgemeine Erhöhung der Lohnsätze um  $7\frac{1}{2}\%$  und einige sonstige Verbesserungen in der Einteilung der Lohngruppen vor. Die Erhöhung tritt ab 1. Dezember in Kraft.

Demnach betragen die neuen Tagelöhne für einige der beteiligten Personalgruppen:

für Zugführer von Passagierzügen	\$ 7,20	gegen	\$ 6,70
" Hilfszugführer und Schaffner	" 5,91	"	" 9,50
" Güterzugschaffner im durchgehenden Verkehr	6,62	"	6,16
" " Lokalverkehr	" 7,18	"	" 6,68
" Packwagenschaffner	" 5,22	"	" 4,86
" Personenzugbremsen	" 5,05	"	" 4,70
" Güterzugbremsen im durchgehenden Verkehr	" 5,20	"	" 4,84
" Güterzugschaffner im lokalen Verkehr	" 5,63	"	" 5,24

Insgesamt sind an diesen Lohnerhöhungen etwa 90 000 Eisenbahner interessiert. Es wird geschätzt, dass die Durchführung des Ausspruches eine Mehraufwendung von 12½ Millionen Dollar ausmacht. Von Seiten der Eisenbahnverwaltungen wird dieser Betrag mit 15 Millionen Dollar angegeben.

Die Eisenbahnergewerkschaften haben dem Ausspruch zugestimmt und äussern sich über dieses erste praktische Ergebnis der Railway Labor Act sehr befriedigt. Die beiden Unternehmervertreter, die dem Schiedsgericht angehörten, traten dem Ausspruch nicht bei. Die betreffenden Eisenbahngesellschaften werden sich jedoch der Durchführung des Ausspruchs nicht widersetzen.

Eine grosse Bedeutung kommt dem Ausgang dieser Lohnbewegung insbesondere auch deswegen zu, weil er wahrscheinlich eine entsprechende Lohnerhöhung auch bei den Bahnen des Westens und des Südens zur Folge haben wird. Die betreffenden Eisenbahnergewerkschaften haben bereits deswegen Schritte unternommen.

Transportarbeiter.

Die neuen Löhne im Hamburger Hafen. (ITF) Wir geben nachstehend für einige Arbeitergruppen die Lohnsätze wieder, wie sie auf Grund der neuen Vereinbarung im Hamburger Hafenbetrieb ab 1. Januar in Kraft getreten sind.

Betriebskategorie:	1. Schicht	2. Schicht	3. Schicht	Sonntags- schicht
<u>Stauerei</u> .....	7,60	8,74	9,12	9,12
<u>Kaibetrieb</u>				
Vorarbeiter.....	8,40	9,54	9,92	9,92
Kranführer und Kran- handwerker... <u>pro Woche</u>	50,40	1,26'	1,68'	10,08
		(Aufschlag pro Schicht)		
Kaiarbeiter.....	7,60	8,74	9,12	9,12
Jugendliche.....	5,32	6,12	6,38	6,38
<u>Ewerführereibetrieb</u>				
Ewerführer.....	7,60	8,74	9,12	9,12
<u>Speicherei</u>				
Speichereiarbeiter	7,60	8,74	9,12	9,12
<u>Ladungskontrolle</u>				
Vorarbeiter	9,87	11,13	11,55	11,55
Getreidekontrolleure	8,40	9,66	10,08	10,08
Tallyleute	8,40	9,66	10,08	10,08
<u>Bunkerei</u>				
	Zeitlohn: von 7 - 3 $\frac{1}{2}$ Uhr 1,05, von 3 $\frac{1}{2}$ nachm. bis 7 vorm. 1,47; Sonn- und Feiertags 1,96 die Stunde			
<u>Hafenschleppschiffahrt</u>	<u>pro Woche</u>	<u>Zuschläge</u>	<u>pro Schicht</u>	
Schiffer u. Maschinisten	50,40	1,26	1,68	10,08
Decksleute 14-17 J.	22,68	0,57	0,76	4,54
Nach 1 Jahr Fahrzeit	24,19	0,60	0,81	4,84
" 2 " "	25,20	0,63	0,84	5,04
" 3 " "	27,72	0,69	0,92	5,54
über 17-21 Jahre	25,20	0,63	0,84	5,04
nach 1 Jahr Fahrzeit	27,72	0,69	0,92	5,54
" 2 " "	30,24	0,76	1,01	6,05
" 3 " "	32,76	0,82	1,09	6,55
Decksleute über 21 Jahre	37,80	0,95	1,26	7,56
Nach 1 Jahr Fahrzeit	40,32	1,01	1,34	8,06
" 2 " "	42,84	1,07	1,43	8,57
" 3 " "	45,36	1,13	1,51	9,07
Heizer bis 18 Jahre	32,76	0,82	1,09	6,55
" über 18 "	45,36	1,13	1,51	9,07

Die Zahlen verstehen sich in Reichsmark und stellen, sofern nicht anders bemerkt ist Tagelöhne dar.

Abschluss eines Tarifvertrags im Berliner Kraftdroschenbetrieb. (ITF) Zum ersten Mal ist es dem Deutschen Verkehrsbund geglückt, im Berliner Kraftdroschenbetrieb einen Tarifvertrag abzuschließen. Die darin vorgesehene Lohnregelung gilt zunächst vom 1. Januar bis 1. April 1927 und garantiert den Fahrern einen festen täglichen Lohn von 2 Mk. und ausserdem 20 % der Bruttoeinnahme. Es wird geschätzt, dass die Praxis dieser Regelung einer Lohnerhöhung um 25 % entspricht. Bei Ausserbetriebsetzung der Kraftdroschke wegen geringer Defekte wird die angefangene Schicht mit Mk. 2,50 bei Arbeitsleistung in der Werkstatt oder Garage zur Besehung von Defekten pro Schicht 5 Mk. bezahlt. Insgesamt sind etwa 7000 Kraftdroschenführer durch diesen Tarifvertrag erfasst. Nicht eingeschlossen sind die 2000 Kraftdroschenführer, die in Grossbetrieben beschäftigt sind. In diesen liegen die Organisationsverhältnisse des Personals vorläufig noch zu unvünstig, um eine tarifliche Regelung herbeizuführen.

Eine Übereinkunft in der Belgischen Binnenschiffahrt. (ITF) Der Belgische Transportarbeiterbund hat Mitte Dezember mit der Société Anonyme des Remorqueurs Anversois eine Übereinkunft abgeschlossen, in der u. a. folgendes bestimmt wird:

5

Bemannung der Schleppboote. Auf Schleppbooten mit 20 PS und mehr besteht die Bemannung aus Kapitän, Maschinist, Heizer und Steuer-  
mann. Bei kleineren Schleppbooten fällt der Heizer weg.  
Löhne. Der Monatslohn beträgt: Kapitäne 950 Fr., Maschinisten 945  
Fr., Heizer 860 Fr., Steuerleute 815 Franken. Der ohne Heizer fah-  
rende Maschinist erhält 1095 Fr. im Monat.  
Arbeitszeit. Die Arbeitszeit geht von 8 Uhr vorm. bis 7 Uhr nachm.  
Zwecks Fortsetzung der Reise und um den Bestimmungsplatz zu errei-  
chen werden morgens und abends 2 Ueberstunden geleistet werden kön-  
nen. Diese Zeit wird mit 5 Fr. pro Kopf und Stunde bezahlt.  
Gebühren. Bei Aufenthalt im Ausland bezahlt die Firma als Entschä-  
digung für Währungsverlust 2 Gulden pro Tag und pro Mann.  
Sonntagsruhe. An Samstagen darf in den Wintermonaten nach 4 Uhr  
und in den Sommermonaten nach 6 Uhr nachm. kein Schiff mehr ange-  
macht werden. Die vollständige Sonntagsruhe tritt ab 1. Januar in  
Kraft.

Durch dieses Abkommen sind die Arbeitsbedingungen gegen-  
über dem bisherigen Zustand erheblich verbessert. Die Löhne sind  
um rund 75 Franken pro Monat erhöht. Bei Besprechung dieser Ueber-  
einkunft wird in dem Organ des Belgischen Transportarbeiterbundes  
darauf hingewiesen, dass ungeachtet der erfolgten Erhöhung die Löh-  
ne infolge der eingetretenen Preissteigerung noch um rund 500 Fran-  
ken höher liegen müssten, <sup>um</sup> hinsichtlich der Kaufkraft dem Lohnstand  
von 1923 zu entsprechen.

Eine eindrucksvolle Demonstration des Autobuspersonals in Brüssel.  
(ITF) Am 8. Januar fand in Brüssel eine eindrucksvolle Demonstration  
statt. Vormittags 11 Uhr fuhren, einem Appell der Gewerkschaft fol-  
gend, alle Autobuswagen der Stadt nach dem Grossen Markt (Grande  
Place) und stellten sich dort demonstrativ vor dem Sitz des Gouver-  
neurs von Brabant auf. Eine Delegation des Personals begab sich  
darauf zum Gouverneur und legte diesem ihre Beschwerden über die  
herrschenden Lohnverhältnisse dar. Der Gouverneur erkannte diese  
als berechtigt und drängte noch in Anwesenheit der Delegation bei  
der Autobusgesellschaft auf eine rasche Erfüllung der Personalfor-  
derungen an.

Gegenwärtig haben die Schaffner einen Taglohn von 24 bis  
26 Franken, und die Wagonführer einen Taglohn von 27 Franken. Das  
Personal fordert eine gleiche Lohnregelung wie für das Personal der  
Strassenbahnen, deren Löhne um 10 bis 11 Franken pro Tag höher lie-  
gen.

Während der Demonstration legte auch das Personal in den  
Garagen die Arbeit nieder.

Ein Arbeitskonflikt bei den Strassenbahnen von Konstantinopel.

(ITF) Einem Pressebericht aus Konstantinopel zufolge hat die Verei-  
nigung des Strassenbahnpersonals dieser Stadt Anfang Dezember eine  
Reihe von Forderungen überreicht. Die Strassenbahnverwaltung hat  
sich darauf bereit erklärt, folgende Verbesserungen einzuführen:  
1) Festsetzung geregelter Arbeitszeiten, 2) Einführung eines neuen  
Fahrplans und die Beseitigung der Willkürlichkeiten bei dessen Durch-  
führung, 3) Bewilligung einer einmaligen Zulage in Höhe von 5 bis  
10 türkischen Pfund je nach der Anzahl der Dienstjahre. Ausserdem  
sollen Wagenführer besondere Prämien für Stromersparnis, und Schaff-  
ner eine Lohnerhöhung von 17 bis 20 Piaster täglich erhalten;  
4) Herabsetzung der Fahrstunden von 11 auf 9 Stunden täglich.

Zulagen und Lohnerhöhungen wurden als widerrufbar bezeich-  
net. Eine Versammlung des Strassenbahnpersonals, die Mitte Dezember  
zwecks Besprechungen des Angebots der Strassenbahnverwaltung statt-  
fand, bezeichnete dieses als ungenügend und übte an der Haltung der  
Direktion scharfe Kritik.

(Inzwischen soll das Personal den Streik proklamiert ha-  
ben).

S e e l e u t e .

Erhöhung der Heuern in der deutschen Seeschifffahrt. (ITF) Eine seitens der Seeleutesektion des Deutschen Verkehrsbundes eingeleitete Gewerkschaftsbewegung erbrachte für das Personal der deutschen Seeschifffahrt eine Erhöhung um 4 bis 7,6 Prozent, die ab 1. Januar in Kraft getreten ist. Wir geben nachstehend für einige Personalgruppen die neuen Heuersätze wieder:

<u>Schiffsoffiziere</u>	<u>Grosse Fahrt</u>	<u>Grossbritannien u. Irland-Fahrt</u>	<u>Nord-und Ostseefahrt</u>
1. Offizier (Deck)	M 292	275	225
4. " "	" 140	132	-
1. " (Maschine)	" 430	400	300
4. " "	" 178	168	
<u>Deckspersonal</u>			
1. Bootsmann, 1. Zimmerman	M. 124	Vollmatrosen	M 100
2. " 2. "	" 110	Leichtmatrosen	" 50
Steuerer (Quartermeister)	" 110	Jungmänner	" 35
<u>Maschinenpersonal:</u>			
Maschinenunteroffiziere, Lagerhalter, Oberheizer, Schmierer und Hilfskesselwärter			
	M 119		
Heizer	" 112		
Trimmer	" 96		

Das Verpflegungsgeld beträgt M 2.00. Bei ambulantör Krankenbehandlung, in Urlaubsfällen und falls nicht an Bord gekocht wird M 2,50.

Erhöhung der Heuern in der deutschen Hochseefischerei. (ITF)  
Die Reichsabteilung Seeleute des Verkehrsbundes hatte zusammen mit den beiden andern beteiligten Gewerkschaften den Lohn tarif in der deutschen Hochseefischerei zum 31. Dezember gekündigt. Verhandlungen vor dem seitens des Reichsarbeitsministers eingesetzten Schlichter haben zu einer Vereinbarung geführt, derzufolge sich die Heuern und Prozente ab 1. Januar wie folgt ändern:

1. Steuermann	1	100%	und M 154.-
2. " mit Patent	0,7	100%	" " 126.-
2. " ohne "	0,7	100%	" " 108.-
Netzmacher	0,6	100%	" " 108.-
Matrose	0,5	100%	" " 96.-
Koch	0,6	100%	" " 108.-
Leichtmatrose	0,1	100%	" " 51.-
1. Maschinist	1	100%	" " 169.-
2. "	0,7	100%	" " 136.-
Heizer	0,5	100%	" " 106.-
<u>Ueberstunden:</u>			
Steuerloute und Maschinisten	M		0,90
Vollgrade	"		0,70
Leichtmatrosen	"		0,40

Diese Lohnregelung gilt vom 1. Januar 1927 bis 31. Dezember 1927. Sie kann auf diesen Zeitpunkt mit einmonatlicher Frist gekündigt werden.

Um die Erneuerung des Kollektivvertrags im Fischereibetrieb von Ymuiden. (ITF) Der holländische Transportarbeiterbund hat zusammen mit drei andern beteiligten Gewerkschaften eine Änderung des Ende 1926 abgelaufenen Tarifvertrages beantragt. U.a. wurde gefordert: Erhöhung des gegenwärtigen garantierten Taglohns von fl. 4,50 auf 5,50. Seitens der Reedervereinigung wurde demgegenüber die Bildung eines Unterstützungsfonds vorgeschlagen, in den ein bestimmter Teil des Lohnes zu überweisen ist. Die Gewerkschaftsvertreter erklärten, dass sie nichts gegen die Schaffung eines solchen Fonds einzuwenden haben, wiesen aber zugleich darauf hin, dass sich dadurch eine Erhöhung der Heuern nicht umgehen lassen wird. Auf jeden Fall soll es den Betroffenen selbst überlassen bleiben, ob sie mit der Überweisung des vorgesehenen Betrags in einen Fonds einverstanden sind oder diesen in Form des Lohnes erhalten wollen. Verhandlungen hierüber sind zur Zeit noch im Gange. Die "Federation" hat sich gegen Verhandlungen auf der Basis des Untermehervorschlags ausgesprochen und sich damit ausserhalb der unter den übrigen Gewerkschaften zustande gekommenen Arbeitsgemeinschaft gestellt.