



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) Nr.8

Amsterdam, den 21. April 1927.

Eisenbahner.

Das Ergebnis der Arbeitszeit- und Lohnbewegung der deutschen Eisenbahner. (ITF) Nachdem direkte Verhandlungen über die seitens der deutschen Eisenbahnergewerkschaften aufgestellten Forderungen an der Haltung der deutschen Reichsbahnverwaltung gescheitert waren, ersuchten die Eisenbahnergewerkschaften das Reichsarbeitsministerium um Einleitung von Schlichtungsverhandlungen. Dem vermittelnden Eingreifen des Schlichters gelang es am 7. April in der Arbeitszeitfrage eine Vereinbarung zwischen den Tarifkontrahenten zustande zu bringen, dagegen blieb seinen Bemühungen, auch in der Lohnfrage eine Verständigung zu erreichen, der Erfolg versagt, sodass die Schlichtungskammer am 8. April diesen Konfliktteil durch einen Schiedsspruch lösen musste. Dieser Schiedsspruch sieht u.a. folgende Lohnverbesserungen vor:

- a) Für die Zeit vom 1. April 1927 bis 30. September 1927 werden die Grundlöhne in sämtlichen Lohngebieten und Ortsklassen für alle Arbeiter nach dem 24. Lebensjahre in den Lohngruppen I bis VII um je vier Pfg., in der Lohngruppe VIII um drei Pfg. erhöht. Die Grundlöhne der übrigen Altersklassen erhöhen sich im selben Ausmass wie für Lohngruppe VIII, also durchweg um 3 Pfg.
- b) Für die Zeit ab 1. Oktober 1927 erhöhen sich die Grundlöhne für alle Arbeiter nach dem 24. Lebensjahre um einen weiteren Pfennig.
- c) Mit Wirkung ab 1. April werden die Ueberstundenzuschläge wie folgt festgesetzt: für die 49., 50. und 51. wöchentliche Arbeitsstunde 15 %, für die drei folgenden Stunden 25 %.- Die Schichtlohnzulage wird ab 1. April vom 15 auf 27 Pfg. erhöht.

Ausserdem besagt der Schiedsspruch, dass die Tarifparteien in gemeinsamen Verhandlungen die Ortslohnzulagen nachzuprüfen haben und dass erforderliche Aenderungen rückwirkende Kraft ab 1. April haben müssen.

Die neue Lohnregelung kann erstmalig zum 31. März 1928, sodann auf den Schluss jedes folgenden Kalenderjahres mit Frist von einem Monat gekündigt werden.

Die Vereinbarung über die Arbeitszeit enthält u.a. folgende Bestimmungen:

Die regelmässige Arbeitszeit beträgt 8 Stunden im Tag und 48 Stunden in der Woche; in beiden Fällen ausschliesslich der Pausen. Von den Arbeitern der Ausbesserungswerke, Haupt- und Nebenwerkstätten, der Telegraphenwerkstätten, der Holztränkanstalten sowie der Bahnkraft- und Bahngaswerke sind wöchentlich bis zu drei Ueberstunden zu leisten. Nach Verhandlung mit der Betriebsvertretung kann die Leistung von drei weiteren Ueberstunden angeordnet werden.

Ferner besagt die Vereinbarung:

Die Parteien setzen im Monat Mai d.J. die Verhandlungen über die ausgesetzten Punkte betr. Aenderung der Dienstdauer-Vorschriften (Forderung auf Herabsetzung der Höchstarbeitszeit, Begrenzung der Schichtdauer im siebentägigen Zeitraum) fort. Die Hauptverwaltung wird bestrebt sein, die nach den Dienstdauervorschriften zulässige Höchstarbeitszeit entsprechend der jetzt vereinbarten Verringerung der Arbeitszeit der nicht unter die Dienstdauervorschriften fallenden Arbeiter zu kürzen.

Diese Arbeitszeitregelung hat die gleiche Laufdauer mit der gleichen Kündigungsfrist wie die kraft Schiedsspruch getroffene neue Lohnregelung.

Während die Eisenbahnerverbände den Schiedsspruch in der Lohnfrage sofort angenommen haben, hat die Reichsbahnverwaltung eine entgegengesetzte Haltung eingenommen, worauf das Reichsarbeitsministerium am 14. April den Schiedsspruch verbindlich erklärte.

Zu diesen Ergebnissen der von den deutschen Eisenbahnergewerkschaften eingeleiteten Bewegung bemerkt das Organ des Einheitsverbandes, dass die Gewerkschaft damit nicht zufrieden sein könne. Die in der Arbeitszeitfrage zustande gekommene Vereinbarung löse aber doch insofern Genugtuung aus, als damit der erste Schritt zur endgültigen Wiedererlangung des Achtsturentages getan sei.

TRANSPORTARBEITER.

Konferenz der an der Donauschifffahrt beteiligten Gewerkschaften.

(ITF) Am 19. März fand in Budapest eine Konferenz der an der Donauschifffahrt beteiligten Gewerkschaften statt, zu der folgende Organisationen Vertreter entsandt hatten: Freier Gewerkschaftsverband in Oesterreich, Deutscher Verband der Maschinisten und Heizer, Deutscher Verkehrsbund, Ungarischer Transportarbeiterverband, Rumänischer Transport- und Hafenarbeiterverband, und der Ungarische Gewerkschaftsbund. Die I.T.F. war durch ihr Vorstandsmitglied J. Döring vertreten. Gegenstand der Besprechung war die bessere organisatorische Erfassung des Schiffspersonals auf der mittleren und der unteren Donau. Der Konferenz wurde hierzu ein Vorschlag unterbreitet, über den am Tage zuvor zwischen den hauptsächlich beteiligten Gewerkschaften eine Verständigung zustande gekommen war. Dieser Vorschlag sieht vor, dass der Freie Gewerkschaftsverband und der Deutsche Verkehrsbund in Budapest einen Beauftragten anstellen, der die Organisationsarbeit in die Hand zu nehmen hat. Nach eingehender Diskussion hiess die Konferenz diesen Vorschlag gut.

Der Konflikt in der Rheinschifffahrt. (ITF) Im Rheinschifffahrtskonflikt wurden

zwei Schiedssprüche gefällt, deren hauptsächlichster Inhalt dahin geht, dass die Löhne ab 1. Mai um RM. 1,50 und ab 1. Oktober nochmals um denselben Betrag pro Woche zu erhöhen sind. Die Arbeitszeitregelung bleibt mit einigen Änderungen nach dem Antrag der Gewerkschaften in Kraft. Die Lohn- und Arbeitszeitregelung hätte dem Schiedsspruch zufolge Gültigkeit bis 1. April 1927 während die übrigen Bestimmungen des Tarifvertrages eine Geltungsdauer von zwei Jahren besitzen.

Die Rheinreeder haben die Schiedssprüche sofort abgelehnt. Eine Stellungnahme der Gewerkschaften ist bis zur Stunde noch nicht erfolgt. Die Erklärungsfrist war anfänglich auf 13. April festgestellt, ist aber auf Antrag der Gewerkschaften auf 21. April hinausgeschoben worden.

Die Lohnbewegung auf den Westdeutschen Kanälen und im Elbe-Oder-Gebiet. (ITF) Für die Schifffahrt auf den westdeutschen Kanälen wurde ein Schiedsspruch gefällt, demzufolge die Gehälter und Löhne ab 1. März 1927 um sieben Prozent zu erhöhen sind. Die Unternehmer hatten den Schiedsspruch abgelehnt, worauf er durch das Reichsarbeitsministerium verbindlich erklärt wurde.

Auch die eingeleiteten Lohnbewegungen im Elbe-Oder-Gebiet sind inzwischen zu einem Abschluss gelangt und zwar auf Grund von Vereinbarungen mit den im Arbeiterverband organisierten Unternehmergruppen. Für die Elbeschifffahrt sowie die Märkischen Wasserstrassen sehen die Neuregelungen eine Erhöhung des Bootsmannlohnes um zwei Mark wöchentlich ab 28. März und um eine weitere Mark ab 26. September vor. Für die übrigen Personalkategorien erhöhen sich die Löhne im gleichen prozentualen Verhältnis. In der Oderschifffahrt sind die erreichten Lohnverbesserungen eine Kleinigkeit höher. Im allgemeinen bedeuten die neuen Tarife eine Lohnerhöhung um 8% auf der Elbe und den Märkischen Wasserstrassen und um 8½ bis 9% auf der Oder.

Die neuen Lohnsätze im Berliner Fuhrgewerbe. (ITF) Zwischen den Berliner Fuhrwerksbetrieben und dem Deutschen Verkehrsbund kam eine Vereinbarung zustande, kraft welcher sich die Wochenlöhne der Schwerfuhrwerkskutscher und Kraftwagenführer von 54.00 auf 59.05 M. mit Wirkung ab 2. April bis 30. September erhöhen. Die Löhne der Leichtfuhrwerkskutscher sind für den gleichen Zeitraum von 49.10 auf 53,75 M. erhöht worden. Unständige Arbeiter erhalten in allen Lohngruppen einen um 10 % höheren Lohn als die ständigen Arbeiter. Die Löhne der übrigen Arbeiter erhöhen sich im gleichen prozentualen Ausmass. Für Ueberstunden wird ein Zuschlag von 10 % gezahlt. Ab 1. Oktober tritt eine weitere Erhöhung der Wochenlöhne um 1 M. ein.

Der Finnländische Transportarbeiterverband im Jahre 1926. (ITF) Aus dem Tätigkeitsbericht des Finnländischen Transportarbeiterverbandes für das Jahr 1926 geht hervor, dass sich die Zahl der Mitglieder während des Berichtsjahres von 5127 auf 6438 erhöht hat. Die Unterstützungstätigkeit des Verbandes konnte gegenüber früheren Jahren beträchtlich erweitert werden. Insgesamt zahlte der Verband in 1926 230 000 f.Mk. aus eigenen Mitteln in Form von Unterstützungen aus. Ausserdem hatte der Verband noch die Verfügung über Unterstützungsgelder ausländischer Organisationen..

Streik der Berliner Taxameter-Kraftwagenführer. (ITF) Die Berliner Taxameter-Kraftwagenführer haben in einer vom Deutschen Verkehrsbund veranstalteten Kundgebung mit grosser Mehrheit beschlossen, in den Streik zu treten. Veranlassung hierzu gab die Haltung der Berliner Kraftdroschenunternehmer, die zwei vor kurzem gefällte Schiedssprüche abgelehnt haben. Bisher ist die Entlohnung der Chauffeure noch grossenteils auf dem Prozentsystem aufgebaut. Im ganzen sind an dem Konflikt etwa 9000 Chauffeure interessiert.

S e e l e u t e .

Erfolgreicher Abschluss der Lohnbewegung der finnischen Seeleute. (ITF) Die Bewegung des finnischen Seeleuteverbandes hat am 14. April zum Abschluss einer Uebereinkunft mit den Reedern geführt, deren Inhalt für die Gewerkschaft einen erfreulichen Erfolg darstellt. Es ist dem Verband gelungen, eine Erhöhung der Heuersätze im Ausmass von 30 bis 45 % durchzusetzen und gleichzeitig einige sonstige wichtige Forderungen anerkannt zu erhalten. Vor allem liegt die Bedeutung des errungenen Erfolges aber darin, dass die Arbeitsbedingungen nunmehr tarifvertraglich zwischen dem Seeleuteverband und den Reedereien festgelegt werden und dass also auch der finnischen Schifffahrt dem vertragslosen, fortwährend Willkürlichkeiten gestattenden Zustande ein Ende bereitet worden ist.

Die Erhöhung der Heuersätze erfolgt zu drei verschiedenen Zeitpunkten. Die erste und grösste Erhöhung tritt sofort in Kraft, weitere Erhöhungen folgen ab Oktober 1927 und ab Oktober 1928. Demgemäss gestalten sich die Heuersätze wie folgt:(in finn.Mark)

Kategorie	bisher	jetzt	ab Oktober 1927	ab Oktober 1928
1. Zimmermann	750.-	1 000.-	1 075.-	1 150.-
2. "	700.-	925.-	1 000.-	1 075.-
Bootsmann	640.-	900.-	975.-	1 050.-
Vollmatrose	600.-	700.-	775.-	850.-
Leichtmatrose	400.-	625.-	675.-	700.-
Jungmann	350.-	450.-	500.-	500.-
Donkeymann	630.-	825.-	900.-	975.-
Heizer	620.-	750.-	825.-	900.-
Jüngere Heizer	550.-	650.-	700.-	750.-
Schmierer	640.-	750.-	825.-	900.-

Das Abkommen hat eine Laufzeit von zwei Jahren. U.a. ist darin auch die Klausel aufgenommen, dass Seeleute nicht zur Verurteilung solcher Arbeitern angehalten werden können, über die gewerkschaftlicher Boykott verhängt ist. Diese Bestimmung hat Geltung sowohl in finnischen als in ausländischen Häfen.

Die neuen Löhne des schwedischen Stewardspersonals. (ITF) In dem neuen Tarifabkommen sind die Grundlöhne des Stewardspersonals in der Schwedischen Schifffahrt wie folgt geregelt: (in Kronen)

Schiffsgruppe (d.w.tons)	Steward und Koch- Steward				K o c h			
	Anfangs-	N a c h			Anfangs-	N a c h		
	lohn	2 J.	5 J.	7 J.	lohn	2 J.	5 J.	7 J.
1) 500-899	170	185	195	205	-	-	-	-
2) 900-1349	185	200	210	220	150	165	175	185
3) 1350-1799	200	210	220	230	150	165	175	185
4) 1800-2999	215	225	235	245	155	165	175	185
5) 3000-4499	232	242	252	262	159	169	179	189
6) 4500-6749	250	260	270	280	163	173	183	193
7) 6750-	260	270	280	290	167	177	187	197

Kochstewards kommen nur in der Schiffsgruppe 1 (500-899 d.w.t.) in Betracht. Sowohl für Stewards als für Kochstewards und Köche können sich die Monatslöhne noch um weitere 10 Kr. erhöhen, wenn sie eine zehnjährige Dienstzeit erreicht haben, doch ist hierbei die Bedingung gestellt, dass sie eine gewisse Anzahl von Dienstjahren bei einer und derselben Reederei verbracht haben.

Die neue Uebereinkunft ist ab 1. März 1927 in Kraft getreten und läuft bis 31. Januar 1929. Erfolgt bis zum 30. November 1928 keine Kündigung, so verlängert sich die Uebereinkunft stillschweigend um zwei weitere Jahre.

Die neuen Löhne der schwedischen Schiffstelegraphisten. (ITF) Dem neuen Tarifabkommen zufolge gestalten sich die Löhne der Radiotelegraphisten in der schwedischen Schifffahrt wie folgt: (in Kronen)

Schiffsgruppe (d.w.tons)	Anfangs-	Nach	Nach	Nach	Nach
	lohn	2 J.	5 J.	7 J.	10 J.
3-4) 1350-2999	152	162	175	185	200
5) 3000-4499	165	175	190	200	210
6) 4500-6749	171	181	191	201	211
7) 6750-	189	199	210	220	230

Ferner sieht das Abkommen noch folgenden Spezialtarif für Fahrzeuge der Gruppe 3-4 vor, die zu Oceanfahrten verwendet werden:

Anfangslohn	Nach 2 Jahren	Nach 5 Jahren	Nach 7 J.	Nach 10 J.
167	177	190	200	215

Dieser Spezialtarif tritt von dem Zeitpunkt an in Kraft, da ein für Oceanfahrten bestimmtes Fahrzeug Ladung aufnimmt oder den Hafen unbeladen verlässt und bleibt bis zur Beendigung der Reise in Geltung.

Aufgelegte Tonnage. (ITF) In allen Häfen der Welt lagen dem (englischen) "Commerce Report" zufolge am 1. Januar 1927 4 175 000 T. gegen 6 076 000 T am 1. Juli 1926 und 5 844 000 T am 1. Januar 1926 auf. Für die einzelnen Länder waren die Ziffern zu den verschiedenen Zeitpunkten wie folgt:

	1. Januar 1927	1. Juli 1926	1. Januar 1926
Vereinigte Staaten	2 875 000	3 757 000	4 120 000
England.....	629 000	1 273 000	613 000
Frankreich.....	118 000	92 000	134 000
Italien.....	110 000	251 000	224 000
Holland.....	3 000	54 000	109 000
Alle übrigen Länder	440 000	649 000	644 000
	4 175 000	6 076 000	5 844 000

Diese Zahlen vermitteln keinen richtigen Einblick, da sie den starken Rückgang im Umfang der aufgelegten Tonnage während des zweiten Halbjahres 1926 nicht zum Ausdruck bringen

Errichtung eines neuen Seeleuterverbandes in Frankreich. (ITF)

Das Organ der französischen Seeleuteföderation, "Le Travailleur de la Mer" veröffentlicht in seiner Aprilnummer drei Schreiben, die der Föderation von lokalen Seeleuteorganisationen der Häfen Bordeaux, Rouen und La Rochelle zugegangen sind und in denen diese mitteilen, dass sie sich der "Fédération Nationale des Laboueurs de la Mer" angeschlossen haben und ihre Beziehungen zum alten Verband lösen. Vorsitzender der neu errichteten Föderation ist Rivelli, der jahrelang Generalsekretär des alten Verbandes war und in 1923 seinen Posten niedergelegt hat.