



PRESSEBERICHT

86

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
 FERNSPRECHER 80186

Nr. 19

Amsterdam, den 12. Oktober 1928.

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

Eisenbahner.

Eisenbahn und Auto. (ITF) Pressemeldungen zufolge hat das Direktionskomitee der Niederländisch-Indischen Eisenbahnen beschlossen, dem Verlust im Personenverkehr zu begegnen durch die Anschaffung von eigenen Autobussen. Verblüffend wirkt die Meldung, dass die Autobusse wahrscheinlich verpachtet werden sollen.

x

Die französische Ost-Bahn-Gesellschaft hat in Gemeinschaft mit Lokalbahnunternehmen eine Auto-Hilfstransport-Gesellschaft gegründet, mit einem Kapital von 6 000 000 Franken. Beabsichtigt ist, zur Herstellung guter Reiseanschlüsse, Eisenbahnlinien mit Autobetrieb zu verbinden. Ferner wird die Verbesserung des Transportes von Postsendungen und gewissen Warengattungen zwischen Eisenbahn und Empfänger ins Auge gefasst.

Lohnschulden chinesischer Bahnen. (ITF) Die Tientsin-Pukow- und die Peiping-Hankow-Bahnen konnten ihre Schulden nur auf dem Wege einer Anleihe begleichen. Nunmehr sucht auch die Peiping-Suiyan-Bahn die Genehmigung für eine Anleihe von 3,8 Millionen chinesischer Dollars nach. In dem Gesuch sagt die Direktion, es sei dies der einzige Ausweg, die in den letzten Jahren entstandenen Lohnschulden abzutragen.

Auswüchse der Reaktion bei den jugoslawischen Eisenbahnen. (ITF) Die jugoslawischen Staatsverwaltungen betreiben eine Konsumgenossenschaft zur Versorgung der Staatsangestellten mit Lebensmitteln. Das Anormale dabei ist, dass die Eisenbahner zur Mitgliedschaft gezwungen werden. Ohne die Zustimmung der Bediensteten einzuholen, werden für den Erwerb der Anteile, Abzüge an den Löhnen vorgenommen und zwar 360 Dinar von den Angestellten und 180 Dinar von den Nichtangestellten.

Dieses Beispiel kennzeichnet zur Genüge, wie es um die Betriebsdemokratie bei den jugoslawischen Eisenbahnen bestellt ist.

Die Forderungen der irischen Eisenbahngesellschaften auf Lohnherabsetzungen von gewerkschaftlicher Seite abgewiesen. (ITF) Das Exekutiv-Komitee des englischen Eisenbahnerverbandes hat die Forderungen der irischen Eisenbahngesellschaften auf Herabsetzung der Löhne der Conciliation grades (das Gros des Eisenbahnpersonals ausschl. der Bürobeamten, der Stations- und Gütervorsteher, des Arbeits- und Aufsichtspersonals der Nebenbetriebe, namentlich der Docks, Fährschiffe, Wasserwerke und Kraftstationen) geprüft. In Anbetracht der bereits erlittenen Lohnverminderungen wird das Ansinnen der Eisenbahngesellschaften abgewiesen.

Die Ursachen des Untergrundbahn-Unglücks in New York. (ITF) Die Presse berichtete vor kurzem über einen Eisenbahnunfall in New York, wobei 16 Personen getötet und über 100 verwundet wurden. Das Unglück wird von den Untersuchern auf das Versagen des Personals zurückgeführt.

Dieses Versagen wird gewerkschaftlicherseits nicht bestritten, sondern hervorgehoben. Lange Arbeitszeit, niedrige Löhne, Spitzelwesen, Zwangsmitgliedschaft zur gelben Werkvereinigung sind die Ursachen moralischer und physischer Unzulänglichkeit des Personals und zahlreicher Unfälle. 14 000 Bedienstete wurden gezwungen, den

sogenannten Yellow Dog Contract (Gelber Hund-Vertrag) zu unterzeichnen, wodurch jeder einzelne sich verpflichtet:

- a) zur Anerkennung des Kollektivvertrages, abgeschlossen zwischen der Gesellschaft und der Leitung der Werkvereinigung, als einen persönlich bindenden Vertrag mit der Gesellschaft;
- b) zu zweijährigem Verbleib im Betrieb, ohne Garantie zweijähriger Beschäftigung;
- c) zur Mitgliedschaft bei der Werkvereinigung und zur strikten Befolgung ihrer Statuten, die nur unter Zustimmung der Gesellschaft geändert werden können;
- d) weder dem Strassenbahnverband noch irgend einer anderen Arbeiterorganisation anzugehören noch beizutreten.

Ein Prozess des Strassenbahnverbandes gegen die in Frage kommende Interborough Rapid Transit Company zur Wahrung der Koalitionsfreiheit wurde in erster Instanz gewonnen. Ein Urteil in dem von der Gesellschaft eingeleiteten Berufungsverfahren ist noch nicht gefällt, sodass das Unwesen des "Gelben Hund-Vertrages" noch fort-dauert.

Fortschreitende Elektrifizierung. (ITF) Die Fertigstellung eines grossen staatseigenen Kraftwerkes in Imatra (Finland) steht bevor. Dies veranlasst eine Beschleunigung bei der Ausarbeitung von Plänen zur Elektrifizierung der Eisenbahnen, namentlich der Linien Helsingfors-Åbo, Helsingfors-Tammersfors, Helsingfors-Viborg.

In Italien werden demnächst die Elektrifizierungsarbeiten der staatlichen Linien Rom-Sulmona, Benevento-Foggia, Bolzano-Brenner, Sampierdarena-Ovada-Alessandria, insgesamt über 500 km, beendet. Weitere Linien mit einer Gesamtlänge von 560 km sind in den Elektrifizierungsplan aufgenommen.

Die japanischen Elektrifizierungspläne gerieten durch das Erdbeben vom Jahre 1923 ins Stocken. Nunmehr leben diese Pläne wieder auf und die Elektrifizierung von 400 km Linie steht bevor.

Eine genossenschaftliche Eisenbahn in den Vereinigten Staaten. (ITF) In der zweiten Septemberwoche hat der Bau einer genossenschaftlichen Eisenbahn in Süd-Dakota begonnen. Die Linie wird etwa 110 km lang und verbindet Mound City mit einer anderen Eisenbahnlinie.

Der Besitz, Bau und Betrieb befindet sich in Händen einer Gewerkschaft von mehreren hundert Farmern. Das Objekt erfordert eine Kapitalanlage von 1,6 Millionen Dollar.

Die Ausführung des Planes liegt in den Händen einer Frau, Miss Ruth L. Rosholt.

Die Mechanisierung der Büroarbeit. (ITF) Die belgische Eisenbahngesellschaft hat in ihrer Abteilung für Rechnungswesen und Statistik Versuche mit Maschinen angestellt. Das Ergebnis ist, dass elf dieser erprobten Maschinen angeschafft und dadurch 51 (einundfünfzig) Beamte überzählig wurden. So welken denn auch die Hoffnungen, welche manche Beamtenkreise auf die durch die wissenschaftliche Betriebsführung erforderlich werdende Ausdehnung des Rechnungs- und Statistikwesens setzten.

Der Lohnkonflikt bei den Bahnen des Westbezirks der Vereinigten Staaten. (ITF) Ein Vermittlungsvorschlag im Lohnkonflikt zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den beiden Verbänden der Zugführer und Zugbegleiter ist von den Verbandsmitgliedern abgewiesen worden. Gemäss dem Gesetze erhalten damit die streitenden Parteien Handlungsfreiheit nach einer Wartezeit von drei Wochen.

Damit wird die Lage allmählich drohend. An der am 2. September veranstalteten Urabstimmung beteiligten sich 72 766 Mann. 90% der Stimmen entfielen auf den Vorschlag für eine Erklärung des Streiks, falls keine befriedigende Lösung erzielt wird. Ferner weigern sich die Verbände, nach den unbefriedigenden Schlichtungsergebnissen im vorigen Jahre und den fortwährenden Verschleppungsmanövern der Gesellschaften, den Streik nochmals bei einer Schlichtungsinstanz anhängig zu machen.

Falls Präsident Coolidge von seinem Recht, einen Schlichtungsausschuss zwangsweise einzusetzen, keinen Gebrauch macht, wird der Streik mitten in den Wahlkampf um die Präsidentschaft hineinplatzen. Die amerikanische Gewerkschaftspresse rechnet jedoch mit

einem Eingriff Coolidges, wodurch der Streikausbruch, wenn nicht verhindert so doch um mindestens sechzig Tage hinausgeschoben werden dürfte. Dann wären die Wahlen vorbei und die Eisenbahngesellschaften besser vorbereitet, um mit militärischen und anderen Massnahmen dem Streik zu begegnen.

TRANSPORTARBEITER.

Berichtigung! -- Im ersten Artikel auf S. 5 des letzten Presseberichtes betreffend die Verschmelzung von Transportarbeiter-Verbänden in Grossbritannien muss der letzte Satz heissen: Der Gesamtmitgliederbestand beider Verbände beläuft sich auf ca. 450 000 Köpfe.

Bewegung der Londoner Omnibusführer. (ITF) Die Londoner Omnibusführer haben sich in einer Abstimmung für die Kündigung des seit drei Jahren laufenden Tarifvertrages mit der London General Omnibus Co., Tillings und der B.A.T. (British Automobile Traction) ausgesprochen. Der englische Transportarbeiter-Verband hat bereits Vorschläge für eine Neuregelung ausgearbeitet, die nach Ablauf der Kündigungsfrist den Unternehmern unterbreitet werden. An dem Neuabschluss sind 18 000 ("uniformierte") Führer und Schaffner interessiert. Für das im Innendienst beschäftigte Personal gilt ein besonderes Abkommen.

Auf Grund des alten Vertrages beträgt die Höchstarbeitszeitdauer einschliesslich der Vorbereitungs- und Abschlusszeiten an Werktagen 9, an Sonntagen 8 Stunden.

Der schweizerische Gewerkschaftsbund erklärt sich für die längst fällige Regelung des Verkehrs mit Motorfahrzeugen. (ITF) Gelegentlich einer Ausschusssitzung des schweizerischen Gewerkschaftsbundes, wo Kollege Bratschi in einem Referat über die Regelung des Kraftwagenverkehrs besonders auf die volkswirtschaftliche und sozialpolitische Seite dieser Frage aufmerksam machte, sprach der Ausschuss in einer Entschliessung die Erwartung aus, dass der Bundesrat dem Parlament unverzüglich eine entsprechende Gesetzesvorlage unterbreite. Als besonders dringlich erachte er die gesetzliche Regelung der Arbeitszeit der Chauffeure.

Lohnbewegung der Grazer Speditionsarbeiter. (ITF) Die Grazer Speditionsarbeiter hatten ihren Kollektivvertrag auf Ende August d.J. gekündigt, um eine Verbesserung der Vertragsbestimmungen, u.a. auch die Erhöhung der bisherigen Weihnachtsgratifikation von einem Wochenlohn um einen weiteren Wochenlohn durchzusetzen. Die Unternehmer haben nach langwierigen Verhandlungen statt der geforderten Wochengratifikation eine Lohnaufbesserung bewilligt, die ab 24. September in Kraft trat und zwischen 5,2 bis 6,6 % schwankt.

Gesetz über die Strassenpolizei in Wien. (ITF) Am 1. Oktober trat für das Land Wien ein Gesetz über die Strassenpolizei in Kraft, das vom Wiener Gemeinderat als Landtag des Landes Wien angenommen worden ist. Das Gesetz enthält u.a. Vorschriften über den Fuhrwerksverkehr, den Radfahrverkehr und die Verkehrsregelung im allgemeinen. Gleichzeitig ist eine Durchführungsverordnung zu diesem Gesetze in Wirksamkeit getreten. Die Bestimmungen finden auf Bundesstrassen keine Anwendung.

Pariser Strassenverkehr. (ITF) Eine Statistik über die ersten drei Monate dieses Jahres hat ergeben, dass die Pariser Omnibusse und Strassenbahnen von 265 519 871 Personen, d.s. durchschnittlich 2 917 800 im Tag, benützt worden sind. Im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Vorjahre hat sich die Zahl der täglichen Benützer der genannten Verkehrsmittel um durchschnittlich 185 207 erhöht.

Die Reform des französischen Luftfahrtwesens. (ITF) Bekanntlich befindet sich das französische Luftfahrtwesen infolge der verhängnisvollen Zersplitterung, die sich bis in die kleinsten Einzelheiten, vor allem bei der Wahl der Typen, des Motors und des Materials und seiner Ausrüstung geltend machen, in einer schwierigen Lage. Tragische Ereignisse in der letzten Zeit haben wohl zum Teil auch dazu beigetragen, dass nunmehr das französische Luftfahrtwesen einem besonderen Luftfahrtminister anvertraut ist. Nach einem heftigen Kompetenzstreit zwischen dem Kriegsminister und dem neuen Luftfahrtminister

bei dem letzterer sogar mit Demission drohte, ist es Poincaré gelungen, die Kompetenzen für die Luftfahrt wenigstens in den grössten Zügen zu regeln.

Ein senkrecht absteigendes Flugzeug. (ITF) In Luftfahrtkreisen erregt eine Erfindung des spanischen Ingenieurs La Cierva grosses Aufsehen. Es handelt sich um ein von ihm Autogiro benanntes Flugzeug, an dem über den Tragflächen ein Propeller in Kreuzform angebracht ist, der, ohne mit dem Motor gekuppelt zu sein, bewirkt, dass das Flugzeug fast senkrecht steigen und gleiten kann. Dieser horizontal vom Luftstrom des gewöhnlichen Motorpropellers angetriebene Propeller vermindert beim Drosseln und Abstellen des Motors den Geschwindigkeitsverlust auf ein solches Mindestmass, dass tatsächlich von senkrechten Bewegungen der Maschine die Rede sein kann. Die Fachleute, Piloten und Konstrukteure sprechen der Maschine eine das ganze Flugwesen umwälzende Bedeutung zu. Der Erfinder hat Mitte letzten Monats mit seinem Flugzeug den Kanal überflogen, und ist später damit nach Paris, Berlin und Rotterdam gekommen.

Reorganisationspläne bei den Strassenbahnen von Cardiff und Newport-Grossbritannien. (ITF) Die wirtschaftliche Krise hat sich sehr ungünstig auf die Kassenverhältnisse der Transportunternehmen in Südwales ausgewirkt, weshalb sich denn auch die Stadtverwaltungen von Cardiff und Newport veranlasst sahen, Vorschläge zu einer Neuregelung der Strassenbahnbetriebe auszuarbeiten, die vonseiten des Personals neue Opfer fordern. Von den Vorschlägen der Stadt Cardiff werden ungefähr 700 Führer und Schaffner betroffen, sofern man sich nicht dazu entschliessen sollte, 100 Mann zu entlassen oder die 42stündige Arbeitswoche einzuführen. Ähnliche Vorschläge hat auch die Stadt Newport gemacht. Seit der Wiederaufnahme des Strassenbahnbetriebs durch die Gemeinde Cardiff i. J. 1902 sind über £ 140 000 der Betriebsüberschüsse für Fahrpreiserlässigungen verwendet worden; auch im laufenden Jahre wurde ein Betrag von £ 33 302, d. s. ca. 2% der Nettoeinnahmen, zu diesem Zwecke verwendet.

Ersetzung der Scheinwerfer bei den Strassenbahnen durch ein reflektierendes Licht. (ITF) Im Hinblick auf die Gefahren, welche durch das blendende Licht der Scheinwerfer interkommunaler Strassenbahnen auf dunkeln Wegen entstehen -- die Strassenbahnen fahren deshalb meistens mit abgeblendeten Scheinwerfern, wodurch man sie aber auf einige Entfernung von anderen Fahrzeugen nicht unterscheiden kann --, sind in Amerika erfolgreiche Versuche mit einem reflektierenden Licht unternommen worden. Durch das neue Beleuchtungsverfahren wird die Vorderseite des Wagens derart erhellt, dass die Strassenbahn, ohne dass deren Beleuchtung Lenker anderer Fahrzeuge hindern könnte, schon von weitem als solche erkannt wird, während auch die vordere Fahrbahn hinreichend beleuchtet ist.

Einführung des amerikanischen Zahlungssystems bei den Mailänder Strassenbahnen. (ITF) Bekanntlich ist die Arbeit der Strassenbahnschaffner in den Vereinigten Staaten, die früher gezwungen waren, die Fahrgeldbeträge entgegenzunehmen, herauszugeben und die Fahrscheine den Fahrgästen selbst auszuhändigen, fast allgemein durch die Verwendung von Apparaten sehr vereinfacht worden. Diese Apparate nehmen das Fahrgeld auf und registrieren automatisch die Zahl der Fahrgäste, wodurch sich diese persönlich und gegenseitig durch eine sich zeigende Nummer oder das Lösen einer Klinkel kontrollieren können. Mailand ist die erste europäische Stadt, welche dieses automatische Verfahren bei der Fahrgeldeinnahme einführen wird. Es ist nun abzuwarten, ob es die selben guten Ergebnisse zeitigen wird wie in Amerika.

Der Hafentarbeiterstreik in Australien. (ITF) Die Stockung in den australischen Häfen, die für einen Augenblick aufgehoben zu sein schien, hat von neuem eine schwierige Situation heraufbeschworen. Nachdem die Aufforderung der Waterside Workers' Federation (Hafentarbeiter-Verband) zur Einhaltung des Streiks an verschiedenen Plätzen nicht befolgt worden war, haben die Unternehmer diese Gelegenheit sofort ergriffen, um die Einstellung organisierter Arbeiter zu verweigern und Streikbrecher in grossem Masse anzuwerben. Schwere

Zusammenstösse mit den Streikenden waren die Folge. Besonders bedenkliche Zwischenfälle in Adelaide führten zur Erklärung einer "nationalen Krise" durch die südaustralische Regierung und zum Aufmarsch einer besonders bewaffneten Polizei, welche die Ordnung aufrechterhalten sollte.

Die Lage wird infolge der übereilten Annahme eines Transportarbeiter-Gesetzes noch verwickelter. In einer Sitzung, an welcher der australische Premierminister Bruce und die Delegierten der vor kurzem stattgefundenen Konferenz der Seeleute- und anderen Transportarbeiter-Organisationen teilnahmen, drängten letztere auf die Aufhebung dieses Gesetzes und versprachen gleichzeitig, dass die Hafendarbeiter die Arbeit auf Grund des vom Bundesschiedsgericht gefällten Spruches sofort wieder aufnehmen würden, wenn die Bestimmung über die staatliche Registrierung zur Erlangung von Arbeit in Wegfall käme. Bekanntlich ist dieser Schiedsspruch, welcher statt dem bisherigen täglichen Einschichten-, ein Zweischichtensystem fordert, die Ursache des ganzen Streites. Der Premierminister lehnte jedoch ab, für eine Änderung des Transportarbeiter-Gesetzes einzutreten, er bestand vielmehr auf der strikten Einhaltung des Gesetzes, sowie der Sprüche des Bundesschiedsgerichtes. Pressemeldungen zufolge haben sich die Seeleute mit den Hafendarbeitern solidarisch erklärt. Da die Gewerkschaften darauf zu bestehen scheinen, dass sich die Arbeiter nicht registrieren lassen, d.h. keine Arbeitserlaubnis einholen sollen, besteht vorläufig keinerlei Aussicht auf eine Beilegung des Konfliktes.

Der Dockarbeiterstreik in Bordeaux. (ITF) Der am 24. September erklärte Streik, an dem 1 500 Docker zwecks Aufbesserung der Tagelöhne um 6 Franken teilnehmen, dauert noch an. Der jetzige Lohn beträgt Fr. 31.-- im Vergleich zu Fr. 42.50 in Dünkirchen; dies zeigt, dass die Forderung der Streikenden nicht übertrieben ist. Seit dem zweiten Streiktag liegt der Hafenverkehr vollkommen still und der Kampf wird mit unverminderter Schärfe fortgeführt.

Die finnische Hafen-Untersuchungskommission unterbreitet ihren Bericht. (ITF) Die in Verbindung mit dem Hafendarbeiterstreik in Finnland eingesetzte amtliche Untersuchungskommission hat nach einer eingehenden Prüfung der Lage, die über sechs Wochen in Anspruch nahm, einen Bericht herausgegeben, welcher ein helles Licht auf die Verhältnisse der Hafendarbeiter und auf deren Kampf wirft. Seit Ausbruch des Konfliktes sind 5 700 Streikbrecher angeworben worden, ihre Leistungsfähigkeit steht aber, trotz der regelmässigen Überarbeit -- mindestens zwei Stunden täglich-- über ein Drittel hinter derjenigen der eigentlichen Hafendarbeiter. In den grösseren Häfen unterstützen die Kraftwagenführer den Kampf dadurch, dass sie sich weigern, Streikbrecherware von und nach den Häfen zu befördern. Ausländische Reeder scheinen über die Wirkungen des Streiks ungehalten zu sein. Verträge sind gebrochen worden und sie verlangen jetzt ausreichende Garantien in Hinsicht auf das Laden und Löschen der Schiffe. In diesem Zusammenhang dürfte folgender Abschnitt aus einem in der "Hansa", einer deutschen nautischen Zeitschrift erschienenen Artikel, in dem eine Erhöhung der finnischen Stauertarife angezeigt wird, von Interesse sein. Er lautet: "Obwohl einerseits einzelne Schiffe eine Abfertigung erfahren haben, die als normal angesprochen werden kann, laufen doch andererseits täglich Meldungen über verzögerte Expeditionen ein, und es ist zu befürchten, dass in dieser Hinsicht sich die Verhältnisse für den restlichen Teil der Schifffahrtssaison im Hinblick auf die kürzeren Tage und das Einsetzen unbeständigeren Wetters ungünstiger gestalten."

Was die finnischen Arbeitgeber alles tun, um die Hafendarbeiter niederzuzwingen, geht aus den Darlegungen der Kommission über die Streikbrecher hervor. Ihre Leistungsfähigkeit lässt nicht nur viel zu wünschen übrig, es muss ihnen auch freie Wohnung und freie Beförderung nach den Docks gewährt werden nebst den Löhnen, die um 11-25 % höher sind als die vor dem Streik gezahlten Hafendarbeiterlöhne. Die Auswirkung dieser Erhöhung der Unkosten einerseits und die verminderte Leistungsfähigkeit andererseits -- viele Schiffe fahren leer oder nur teilweise beladen-- führten zu der obenerwähnten Erhöhung der Stauertarife. Der Tarif für das in Grossbritannien einzuführende Holz ist z.B. um 10 bis 12 Schillinge pro "Standard" (ca. 4 cbm) höher als vor dem Streik.

Die Kommission stellt ferner fest, dass die Löhne der Hafendarbeiter sehr niedrig sind. Sie verurteilt ihre Wohnungsverhältnisse und den Brauch, in ihrem Berufe grau gewordene Hafendarbeiter rücksichtslos zu entlassen. Die Hafendarbeit ist ausgesprochene Saisonarbeit und selbst bei gutem Geschäftsgang verlieren die Leute 1/3 ihrer Zeit bei der Arbeitssuche. Die Kommission beklagt sich auch darüber, dass bei den Akkordlohnsätzen keine Kontrolle vorhanden sei und dass oft nachgewiesen werden konnte, dass die Arbeitgeber die Leute betrogen haben. Der Bericht der Kommission, welcher in der Schlussfolgerung endigt, dass der Streik auf das Wirtschaftsleben des Landes bedenkliche Auswirkungen habe, stellt eine vollständige Rechtfertigung der Forderungen der Hafendarbeiter dar.

Der Arbeitervertreter in der Kommission versuchte, auch die Frage eines Kollektivvertrages mit einzubeziehen, die Mehrheit war jedoch der Auffassung, dass die Kommission hierfür nicht kompetent sei.

Streikbrecherverband in Finnland. (ITF) Die Presse teilt mit, dass in Finnland soeben ein neuer Hafendarbeiterverband gegründet worden ist. Es gehören ihm z.Zt. 250 Mitglieder an. In seiner Satzung heisst es, dass keinerlei Zusammenarbeit mit anderen Arbeiterorganisationen erfolgen solle. Zu ihren ersten Taten gehörte der Abschluss einer Vereinbarung mit den Arbeitgebern, wonach für die Dauer des jetzigen Konflikts alle Lade- und Löscharbeiten vorgenommen werden sollen. Der I.T.F. angeschlossene Organisationen tun wohl gut daran, sich vor dieser Streikbrecherorganisation in acht zu nehmen.

S e e l e u t e .

Neue Heuerregelung für die finnischen Seeleute. (ITF) Beim Abschluss eines Kollektivvertrages für die finnischen Seeleute im April 1927 wurde bestimmt, dass ihnen nacheinander drei Mal eine Heueraufbesserung gewährt werden soll. Die erste Aufbesserung trat sofort in Kraft, die zweite folgte am 1. Oktober 1927 und die dritte wurde ab 1. Oktober d.J. gewährt. Wir geben nachstehend eine Übersicht über die Heuersätze:

	15. April 1927.	1. Oktober 1927	1. Oktober 1928.
	F.M.	F.M.	F.M.
Zimmermann, befahren	1 000.--	1 075.--	1 150.--
Zimmermann, unbefahren.....	925.--	1 000.--	1 075.--
Bootsmann	900.--	975.--	1 050.--
Matrose.....	700.--	775.--	850.--
Leichtmatrose.....	625.--	675.--	700.--
Jungmann.....	450.--	500.--	500.--
Hilfskesselwärter.....	825.--	900.--	975.--
Schmierer.....	750.--	825.--	900.--
Heizer, älterer.....	750.--	825.--	900.--
Heizer, jüngerer.....	650.--	700.--	750.--

Zimmermann mit eigenem Werkzeug erhalten einen Zuschlag von monatlich F.M. 60.--. Wird die Bemannung vom Reeder nicht verpflegt, so besteht Anspruch auf eine Kostgeldentschädigung von F.M. 20.-- täglich. Die neuen Heuersätze gelten bis 15. August 1929.

Bei dieser Gelegenheit sei daran erinnert, dass sich einige kleinere Reeder beim Vertragsabschluss weigerten, das Abkommen zu unterzeichnen. Daraufhin erklärte die Seeleute-Organisation den Boykott gegen diese Reedereien. Nunmehr haben zwei dieser Firmen den Vertrag unterzeichnet. Der Boykott ist jetzt noch über folgende Schiffe verhängt: "Anversoise", Gantoise", "Olofsborg", "Saint Stephen" und "Vasaborg", sämtliche aus Nystad, "Nina" und "Rolf" aus Lovisa, "Aksel" aus Raumo, "Thonbury" und "Alga" aus Mariehamn, sowie "Suomi", "Express", Mariehamn und "Norden" aus Åbo.

Im Hinblick auf eine Anmusterung warnen wir die Mitglieder der angeschlossenen Organisationen vor diesen Schiffen.

Ende des Konfliktes in der schwedischen Schifffahrt. (ITF) Wie in unserem letzten Pressebericht mitgeteilt ist, ist in der Motorsegelschifffahrt auf den Seen Vener und Vetter ein Streik ausgebrochen. Nachdem der Streik eine Woche gedauert hatte, gründeten die Reeder eine Reedervereinigung Vener und Vetter. Auf Antrag dieser Vereinigung wurden Verhandlungen zwischen den Parteien eingeleitet. Nach

einigen Tagen einigten sich diese auf einen Kollektivvertrag, dessen wichtigste Bestimmungen die folgenden sind:

Bestmann..... Kr. 130.-- im Monat
Matrose..... " 100.-- " "

Die Mannschaften erhalten ausserdem freie Verpflegung, oder, falls dies besonders vereinbart worden ist, ein Verpflegungsgeld von 2 Kr. pro Tag und pro Mann. Die Arbeitszeit wird auf Grund des Gesetzes geregelt. Die zwischen 6 Uhr abends und 6 Uhr morgens ausgeführten Lade- und Löscharbeiten oder solche, welche über eine achtstündige Arbeitszeit hinaus geleistet werden, sind nach den gesetzlich vorgeschriebenen Überstundensätzen zu vergüten, falls keine entsprechende Freizeit dafür gewährt wird. An Sonntagen gelten die Überstundensätze für alle Arbeiten, die nicht direkt mit der Führung oder Inganghaltung des Fahrzeuges zusammenhängen.

Die Reisen der Mannschaften von und nach der Antrittsstelle des Dienstes werden vom Reeder bezahlt. Dies gilt auch in Fällen, wo der Dienst infolge Erkrankung oder Unfall unterbrochen werden muss.

Auf Schiffen, welche sich in einem Hafen befinden und nicht am selben Tage noch auslaufen müssen, ist der Mannschaft am 1. Mai, am Neujahrsabend, am Abend vor Ostern, vor Pfingsten, in der Johannisnacht und am Weihnachtsabend frei zu geben. Muss dennoch gearbeitet werden, so ist für diese Zeiten der Überstundensatz zu vergüten. Im übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

Dieser neue Vertrag, der nur für Schiffe mit einem Rauminhalt von weniger als 20 Eruttotonnen Geltung hat, darf keine Veranlassung zur Beseitigung früherer Vorteile geben.

Der Vertrag läuft vom 1. Oktober 1928 bis 31. Dezember 1929 und gilt jeweils für ein weiteres Jahr, falls er nicht unter Einhaltung einer zweimonatigen Frist gekündigt wird. Die Vertragsbestimmungen stellen, da vorher in bezug auf die Arbeitsbedingungen vollständige Anarchie geherrscht hat, durchweg Verbesserungen dar. Die Lohnaufbesserungen schwanken zwischen 10 und 70% und betragen durchschnittlich 40%.

Im ganzen haben etwa 250 Mann an der Bewegung teilgenommen. Streikbrecher wurden nicht beschäftigt.

Berichtigungen!

Heuersätze bei der deutschen Hochseefischerei. (ITF) Im letzten Pressebericht hat sich in der Notiz über die Lohnerhöhung bei der deutschen Hochseefischerei ein Fehler eingeschlichen. Die Heuer des Kochs beträgt M. 155.-- monatlich, nicht 146, diejenige des Leichtmatrosen M. 75.--

In Verbindung mit einer Erhöhung der sog. Pauschale, die als Ersatz des Fanganteils gilt, beträgt die monatliche Erhöhung dieser Nebenbezüge für den

Netzmacher	M. 49.--
Matrosen	" 46.--
Koch	" 44.--
Leichtmatrosen	" 43.--
Heizer	" 47.--

Die neuen Heuern der belgischen Seeleute. (ITF) In obiger Notiz des vorigen Presseberichtes muss in der zweiten Tabellenserie (1. Steward etc. bis 2. Koch und Bäcker) unter dem Titel "Auf Schiffen mit einer Besatzung von über 21 Mann" Europa zwischen Kap Finistère, Kopenhagen und Kiel in Wegfall und dafür, wie in der Parallelrubrik, Lange Fahrt zu stehen kommen.