



PRESSEBERICHT

41

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

No. 9

Amsterdam, den 5. Mai 1926

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

Allgemeines.

Die I.T.F. und der englische Arbeitskonflikt. (ITF) Aus Anlass des englischen Arbeitskonfliktes trat am 3. Mai in Amsterdam der holländische Vorstand der Internationalen Transportarbeiter-Föderation zusammen.

Von den der I.T.F. angeschlossenen englischen Organisationen sowie von dem Internationalen Sekretariat der Bergarbeiter waren Telegramme empfangen worden, die einen Ueberblick über die Lage in England vermittelten und an die Solidarität der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen des europäischen Festlandes appellierten.

Auf Grund der Beschlüsse, die der Generalrat der I.T.F. in seiner Anfang April stattgefundenen Sitzung gefasst hat, wurden von dem holländischen Vorstand sofort die notwendigen Massnahmen getroffen, um dem Ersuchen der englischen Organisationen zu entsprechen. Die Transportarbeitergewerkschaften der wichtigsten Länder des Festlandes wurden telegraphisch angewiesen, die Ausfuhr von Kohle nach England sowie die Anmusterungen auf englischen Schiffen zu verhindern. In den Häfen von Rotterdam und Amsterdam wurde den Hafendarbeitern von diesem Beschluss bereits am 3. Mai durch ein Manifest Kenntnis gegeben. Eine gemeinsame Sitzung der Vorstände der I.T.F. und der Bergarbeiter-Internationale dürfte innerhalb weniger Tage stattfinden. Desgleichen ist eine Sitzung des Vorstandes der I.T.F. mit Vertretern der bedeutsamsten, in den Konflikt einbezogenen Organisationen in Aussicht genommen.

Das Manifest des Zentralen Transportarbeiterbundes Hollands zum englischen Arbeitskonflikt. (ITF) In einem Manifest, das aus Anlass des englischen Arbeitskonfliktes vom Zentralen Transportarbeiterbund Hollands bereits in den Morgenstunden des 3. Mai in den holländischen Häfen verbreitet wurde, wird u. a. gesagt: "Die Lage ist ausserordentlich ernst. Es geht jetzt nicht nur darum, eine Lohnherabsetzung abzuwehren, doch, nachdem es zum Kampfe gekommen ist, geht es ausserdem um die Erhaltung der Macht der englischen Gewerkschaftsbewegung. Wenn die Bergarbeiter ihren Kampf verlieren müssen sollten, würde das ein Sieg der englischen Kapitalisten bedeuten, die unübersehbare Nachteile für die englische Gewerkschaftsbewegung im Gefolge hätte. So hat es auch der englische Gewerkschaftsbund begriffen. In einer am 1. Mai stattgefundenen Sitzung wurde beschlossen, falls eine befriedigende Uebereinstimmung zu Gunsten der Bergarbeiter nicht erreicht wird, ab 4. Mai den allgemeinen Streik in England zu proklamieren. Die englische Arbeiterbewegung bringt somit ihre ganze Macht zum Einsatz in diesem Kampfe. Sollten unsere englischen Kameraden diesen Kampf verlieren dann wären sie auf lange Zeit hinaus den englischen Kapitalisten ausgeliefert. Dann würden sich hieraus sehr nachteilige Folgen auch für die Arbeiterbewegung Europas und demnach auch Hollands ergeben. Sagen sie, dann bedeutet dies auch unser Sieg. Es ist demnach ein Gebot der internationalen Solidarität, aber ausserdem handeln wir im wohlverstandenen Eigeninteresse, wenn wir den Kampf der englischen Arbeiter mit aller Kraft unterstützen. Wir rufen Euch denn auch auf, in diesem Konflikt eure internationale Pflicht der Solidarität zu erfüllen."

Gründung einer Balkan-Konferenz der Transport- und Verkehrsgewerkschaften der I.T.F. (ITF) Anschliessend an die Anfang April in Sofia stattgefundene Balkankonferenz des I.G.B. hatte Edo Fimmen der als Vertreter der I.T.F. dieser Konferenz beiwohnte, gemeinsame Besprechungen mit Vertretern der Eisenbahnergewerkschaften Bulgariens und Griechenlands, sowie des Transportarbeiterverbandes Rumäniens. Diese Aussprache diente einer ausführlichen Erörterung der Lage des Transport- und Verkehrspersonals in den Balkanstaaten. Um die Tätigkeit der Gewerkschaften zu steigern, wurde die Zusammenfassung der der I.T.F. angeschlossenen Organisationen des Balkans zu einer Balkan-Konferenz beschlossen. Mit dem Sekretariat dieser Konferenz wurde der Sekretär des bulgarischen Eisenbahnerverbandes, Koll. Isajeff betraut. Die der Balkan-Konferenz zugewiesenen Aufgaben sind: gegenseitige Unterstützung der ihr angeschlossenen Gewerkschaften und Führung gemeinsamer Propaganda, um der I.T.F. noch fern stehende Gewerkschaften zum Anschluss zu bewegen, und in solchen Ländern und Berufen, wo noch keine Gewerkschaften der Transport- und Verkehrsarbeiter bestehen, solche zu gründen.

Ein Vertreter des ebenfalls der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahnerverbandes Jugoslawiens, der zu den obigen Besprechungen delegiert war, konnte nicht anwesend sein, da die Regierung Jugoslawiens die Ausreise nicht gestattet hatte.

Der Arbeitskonflikt in Norwegen. (ITF) Seit 24. Mai stehen in Norwegen über 30 000 Arbeiter aus mehr als 600 Betrieben im Streik. Zunächst handelt es sich um die Arbeiter in der Eisen-, Bau-, Textil- und Schuhwarenindustrie, des Bergbaus, des Möbel-, Schneider- und Buchdruckgewerbes. Es ist indessen leicht möglich, dass der Streik auch auf andere Arbeitszweige übergreift.

Der Streik hat folgende Vorgeschichte:

Seit einiger Zeit befindet sich die norwegische Währung in der Aufwärtsbewegung. Diese Entwicklung wird von dem Unternehmertum benutzt, um eine über den eingetretenen Rückgang der Unterhaltskosten hinausgehende Lohnherabsetzung durchzuführen. Es wurde gefordert, dass die Löhne allgemein um 25 % - in einigen Industriezweigen noch um einen höheren Prozentsatz - vermindert werden. Gleichzeitig schlugen sie auch Verschlechterungen in der Regelung der Ferien, der Altersgrenzen und der Ueberstundenlöhne vor.

Da sich eine Verständigung zwischen Unternehmern und Gewerkschaften als unmöglich erwies, berief die norwegische Regierung einen Schlichter, der einen Vermittlungsvorschlag auf folgender Basis ausarbeitete:

Herabsetzung der Löhne

- in der Bauindustrie um 12 bis 13 %
- im Bergbau um 14 %
- in der Eisenindustrie um 17 %
- in der Textilindustrie um 17 %
- in der Schuhindustrie um 17 %.

Allgemeine Herabsetzung des Minimumlohns (in der Eisenindustrie beispielsweise für gelernte Arbeiter auf Kr.1,25 die Stunde, und für ungelernte Arbeiter auf Kr.1,10 die Stunde).

Die Gewerkschaften erklärten sich zur Annahme dieses Vorschlages bereit, verlangten indessen, dass die neuen Lohnsätze auf die Dauer von mindestens einem Jahr in Kraft bleiben. Demgegenüber bestanden die Unternehmer auf einer kürzeren Befristung der von dem Schlichter vorgeschlagenen Lohnregelung.

Eisenbahner.

Gegen die Einführung von Kurzarbeit in englischen Eisenbahnwerkstätten. (ITF) In der letzten Zeit versuchen verschiedene englische Eisenbahngesellschaften in ihren Werkstätten Kurzarbeit einzuführen und die Arbeit an Samstagen stillzulegen. Einen Anfang machte die London Midland and Scottish Railway in einigen ihrer Werkstätten. Die Werkstättenarbeiter versetzen sich gegen diese Massnahme und drohen, in den Streik einzutreten, falls sie seitens der Gesellschaft nicht zurückgenommen wird.

Eine Aussperrung bei der London, Midland and Scottish Railway. (ITF) Da die London Midland and Scottish Railway Company weigerte, zwanzig Poliererinnen die geforderte Lohnerhöhung von 7 s die Woche zu gewähren, trat das etwa 3000 Köpfe starke Personal der Wagenwerkstätte in Manchester in einen "Stay-in-Strike". Das heisst die Leute kamen wie gewöhnlich zur Arbeitsstelle, vorrichteten aber keinerlei Arbeit. Da die Leute weigerten, von dem Stay-in-Strike abzugehen, spornte die Gesellschaft die ganze Belegschaft aus.

Streik bei der London and North Eastern Railway in Hull. (ITF) In Hull ist am 25. April das Personal der Güterstation sowie der Docks der London and North Eastern Railway in Streik getreten, weil der Verwalter der dortigen Güterstation Anschlagzettel des Allgemeinen Eisenbahnerverbandes, deren Inhalt sich auf die Unorganisierten bezog, beseitigte. Etwa 5000 Leute nahmen an dem Streik teil. In einer Massenversammlung wurde beschlossen, eine Delegation nach York zu schicken, um dort mit höheren Beamten der Gesellschaft zu verhandeln. Die Leute selbst wurden angewiesen, am Freitag wieder an den Arbeitsstellen zu erscheinen, aber vorläufig streng nach Vorschrift zu arbeiten.

Zum Eisenbahnunfall auf der Mittenwaldbahn - Eine Interpellation im österreichischen Parlament. (ITF) Der Unfall, der sich vor kurzem auf der elektrifizierten Mittenwaldbahn dadurch ereignete, dass der allein auf der Lokomotive anwesende Führer abstürzte und der Zug führerlos wurde, wird in der gesamten Eisenbahnpresse ausführlich besprochen. Einmütig macht man die deutsche Eisenbahnverwaltung, die entgegen den Protesten und Warnungen der Eisenbahngewerkschaften die Einmannbesetzung auf elektrischen Lokomotiven durchführte, verantwortlich. Da sich der Unfall auf österreichischem Grundgebiet zutrug, hat die sozialdemokratische Fraktion des österreichischen Parlaments eine Interpellation an den österreichischen Handelsminister gerichtet, worin u. a. gesagt wird:

"Der Unfall hätte sich nicht ereignen können, wenn auf dieser Strecke, auf der der Betrieb von den deutschen Bahnen geführt wird, nicht das Einmann-System bestünde. Zur Bedienung elektrischer Lokomotiven darf im Bereich der deutschen Reichsbahndirektion München bloss ein Mann verwendet werden. Dem Zugsführer obliegt dabei allerdings die Verpflichtung, auf der Maschine anwesend zu sein. Der Zugsführer hat aber so viele andere dienstliche Verpflichtungen, dass er sich nur zeitweilig auf der Lokomotive aufhalten kann. Der Zug ist damit, wenn dem Lokomotivführer ein Unglück widerfährt, stets auf das schwerste gefährdet."

Der Minister wird darum gefragt, was er zu veranlassen gedenkt, damit ähnliche Unglücksfälle, die sich aus der Organisation des Betriebes ergeben können, für die Zukunft vermieden werden.

Der Gesundheitsstand der deutschen Eisenbahner. (ITF) Zufolge dem Nachweisen der Reichsbahn-Betriebskrankenkassen waren am 1. März 1926 von den 411 605 Kassenmitgliedern insgesamt 24 548 Personen krank. Der Prozentsatz der Kranken betrug somit 5,96, was den Prozentsatz des Jahres 1913 (2,83%) um mehr als das Doppelte übersteigt. Das Personal sieht die Erklärung für diese Erscheinung u. a. in den langen Dienstsichten. Auch wird darauf verwiesen, dass die Zahl der Unfallverletzten ganz erheblich zugenommen hat.

Ein portugiesischer Protest gegen die Eisenbahner-Verfolgungen in Lourenço Marques. (ITF) Die Verfolgungen der Eisenbahner in der portugiesischen Kolonie Mozambique hat in weitesten Kreisen Portugals Entrüstung hervorgerufen. Ein Ausdruck dieser Stimmung ist die nachstehende Resolution, die von der portugiesischen Liga der Menschenrechte angenommen und offiziell dem portugiesischen Ministerpräsidenten sowie dem Kolonialminister überreicht worden ist:

"In Erwägung, dass

der Eisenbahnerstreik aus dem Umstand ausgebrochen ist, dass die Eisenbahner weigerten, eine Reorganisation des Dienstes anzunehmen, die ihre in langen Dienstjahren erworbenen Rechte verletzt hätte,

dass zur Niederlegung dieser legalen Protestbewegung die Behörden Übergriffe begangen haben, wie Eindringen in die Privatwohnungen während der Nacht, unwürdige Menschenjagden, Schiessereien gegen wehrlose Frauen, die die Gerechtigkeit gegen diese Ausschreitungen anriefen, gewaltsame Mißführung Streikender an dem Kopfende der Züge unter Überwachung Eingeborener, Einsperrungen ohne Verhandlung während mehr als 8 Tagen, und illegale Deportationen;

dass die Arbeiterpartei der südafrikanischen Union gegen diese Tatbestände unter Anrufung der südafrikanischen Union protestiert hat, dass die Internationale Transportarbeiter-Föderation im Namen von zwei Millionen Arbeitern einen Protest gegen die Handlungen der Behörden in Mozambique an die portugiesische Regierung gerichtet hat,

dass die vorgenannte Föderation für den Fall, dass nicht dringende und wirksame Massnahmen getroffen werden, eine internationale Kampagne zu Gunsten der Streikenden in Lourenço Marques unternehmen wird;

dass dieselbe Föderation die Vorkommnisse einer Organisation des Völkerbundes berichtet hat und dass diese Organisation auf Grund des Friedensvertrages von Versailles einschreiten müsste, wenn sie darum gefragt wird, und dies im gleichen Augenblick, in dem sich die portugiesischen Vertreter auf der letzten Sitzung des Völkerbundes nachzuweisen bemühen, dass auf portugiesischem Territorium keine Sklaverei bestehe;

dass die in Lourenço Marques mit der Zustimmung des Hohen Kommissärs begangenen Handlungen ebenso unmenschliche Handlungen darstellen wie die Sklaverei;

protestiert die portugiesische Liga der Menschenrechte gegen diese Gewalttätigkeiten und Ausschreitungen der Behörden, und verlangt von der Regierung unverzügliche und energische Massnahmen;

bittet das Staatsoberhaupt zu intervenieren, damit die Eisenbahner wieder eingestellt und ihre Beschwerden geprüft werden, und dass die Regierung der Provinz von Mozambique einem Manne anvertraut werde, der durch sein Ansehen die Republik ehrt."

Dieser Protest hat in Portugal allgemein Beachtung und Zustimmung gefunden. Bemerkt sei noch, dass der gegenwärtige Präsident von Portugal selbst Vorsitzender der portugiesischen Liga der Menschenrechte ist.

Transportarbeiter.

Gegen die Einmannbedienung von Lastkraftwagen in England. (ITF)

Auf einer gemeinsamen Konferenz von Vertretern der Transport and General Workers' Union sowie der Liverpool and District Carters and Motormen's Union wurde beschlossen, ab Montag, den 3. Mai schwerer Lastkraftwagen, die nicht durch zwei Leute bedient werden, in Manchester, Liverpool oder im Gebiet von Preston nicht mehr zu beladen oder zu entladen.

Ein neuer Tarifvertrag im Londoner Omnibusbetrieb. (ITF) Die Transport and General Workers' Union hat mit der London General Omnibus Company und anderen Londoner Omnibusunternehmen vor kurzem einen neuen Tarifvertrag abgeschlossen. Die darin getroffene Lohnregelung sieht den Wegfall der bisherigen Teuerungszuschläge und die Stabilisierung der Grundlöhne auf der Basis eines um 75 Punkte über dem Vorkriegsniveau liegenden Teuerungsindex vor. Die Maximum-Arbeitszeit

wurde von 10 Stunden auf 9 Stunden beschränkt. Ferner wurde der Prozentsatz der Fälle, in denen es gestattet ist, die Arbeitsstunden auf einen Zeitraum von mehr als 10 Stunden zu verteilen, von 25 auf 10 herabgesetzt, und zwar sind diese Fälle auf Wochentage zu beschränken. Neben diesen Änderungen bringt der neue Tarifvertrag dem Personal auch noch eine Reihe anderer kleiner Verbesserungen.

Einigungsversuche unter holländischen Transportarbeiter-Gewerkschaften. (ITF) Am 29. April fand in Amsterdam unter Leitung der I.T.F. und im Beisein von zwei Vertretern des Belgischen Transportarbeiterbundes eine Besprechung statt zwischen den Vorständen des Zentralen Transportarbeiterbundes und der Niederl. Transportarbeiterföderation über die Möglichkeit, auch in Holland die Hafen- und Transportarbeiter sowie die Seeleute in einer Gewerkschaft zusammenzuschliessen.

Die Aussprache hatte nur einen/ sehr verbindlichen Charakter. Dem Vorstand der I.T.F. wurde aufgetragen, auf Grund der stattgehabten Besprechungen eine Basis für eine weitere Aussprache zu formulieren, die sobald als möglich stattfinden soll.

Abschluss eines neuen Manteltarifvertrages in einem linksrheinischen deutschen Bezirk. (ITF) Für die privaten Strassenbahnen in Koblenz und zwei anderen kleineren Städten dieses Bezirks ist ein neuer Manteltarifvertrag auf Grund der nachstehenden Vereinbarung zustande gekommen:

- 1) Die Unternehmer ziehen die Forderung auf Verkürzung der Löhne und Beseitigung der Frauen- und Kinderzulage zurück und lassen die gegenwärtige Lohnregelung unverändert bestehen.
- 2) Der Krankenlohn bei mehr als einjähriger Beschäftigungsdauer wird auf 75% für höchstens 13 Wochen als Höchstleistung festgesetzt.
- 3) Die ersten 4 Tage der Abwesenheit bei Erkrankung werden nur dann gezahlt, wenn die Erkrankung länger als 7 Tage dauert.
- 4) Der Urlaub wird wie folgt geregelt: nach 1 Jahr 3 Arbeitstage, nach 3 Jahren 5 Arbeitstage, nach 5 Jahren 7 Arbeitstage, nach 7 Jahren 9 Arbeitstage, nach 10 Jahren 12 Arbeitstage.

Der neue Manteltarif läuft bis 30. April 1927, dagegen ist der sich auf die Lohnregelung beziehende Teil bereits zum 31. Juli 1926 kündbar.

Ueberführung der Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen aus einem Staatsbetrieb in eine Aktiengesellschaft. (ITF) Dem preussischen Landtag wird dieser Tage ein von der preussischen Regierung ausgearbeiteter Gesetzentwurf vorgelegt werden, der die Umwandlung der bisher vom preussischen Staat betriebenen Duisburg-Ruhrorter Hafenanlagen in eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 46 Millionen Mark vorsieht. Eine private Kapitalbeteiligung ist nicht in Aussicht genommen, doch soll, wie der "Vorwärts" berichtet, den Hafeninteressenten Gelegenheit zur Mitwirkung an der Verwaltung gegeben werden, und zwar durch einen von der Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesol zu wählenden Hafenbeirat.

Die Duisburger Hafenanlagen stellen den grössten Binnenhafen der Welt dar. Die technische Ausrüstung besteht aus 116 Kränen, 169 Ladebühnen, 9 elektrischen Kippen, 14 mechanischen Kippen, 21 Elevatoren und umfangreichen Gleisanlagen. In 1924 betrug der Güterumschlag 23,2 Millionen Tonnen.

Für die bei den Hafenanlagen beschäftigten Arbeiter und Angestellten, soll - so wird versichert - die Umstellung "unter Wahrnehmung der Interessen und Vermeidung von Härten" vor sich gehen. Mit den Personalvertretungen werden schon jetzt Verhandlungen über neue Tarifverträge geführt, die nach der Umstellung in Kraft treten sollen.

Erhöhung der Hafnarbeiterlöhne in Antwerpen. (ITF) Unter Hinweis auf die steigenden Brotpreise - der Preis pro Kilo erhöhte sich innerhalb 5 Wochen um 40 Centimes - hat die Organisation der Hafnarbeiter von Antwerpen eine Erhöhung der Löhne um 2 Franken pro Tag gefordert. Diese Forderung wurde von der Paritätischen Hafen-Kommission am 1. Mai behandelt. Es wurde beschlossen, die Hafnarbeiterlöhne ab 3. Mai um 1 Franken/und mehr beträft. /zu erhöhen solange der Brotpreis...

Der Strassenbahnerkonflikt in Bergen. (Norwegen) (ITF) In dem am 2. Februar begonnenen Streik der Strassenbahner von Bergen (Norwegen) ist eine erhebliche Verschärfung dadurch eingetreten, dass die Direktion die Kontrolleure verpflichtet hat, Streikbrecher zu Wagenführern auszubilden. Für den Fall, dass die Kontrolleure diese Zumutung ablehnen, werden sie mit Entlassung bedroht. Trotzdem versetzen sich die Kontrolleure einmütig gegen die Direktion.

Eine Lohnbewegung der Berufskraftfahrer in Stockholm. (ITF) Seit einiger Zeit finden Lohnverhandlungen statt zwischen dem Verband der Kraftwagenbesitzer und der Vereinigung der Kraftwagenführer von Stockholm. Anfänglich versuchten die Unternehmer, den Lohn hauptsächlich in Prozenten aus der Einnahme festzusetzen, doch haben sie ihre Vorschläge nunmehr wie folgt geändert:
Fester Lohn pro Monat 175 Kronen, ausserdem 20 % der den Betrag von 500 Kr. übersteigenden Einnahme.

Die Kraftwagenführer haben diese Vorschläge abgelehnt und fordern:

Fester Lohn pro Monat 245 Kr. und ausserdem 10% der Einnahmen, soweit diese 20 Kr. pro Tag übersteigen.

Die bisherige Regelung war:

Fester Lohn pro Monat 235 Kr. und ausserdem 10% der um 20 Kr. für jeden einnahmelosen Tag gekürzten Monatseinnahmen.

Weitere strittige Punkte sind die Festsetzung von Beginn und Ende der Arbeit, der Ruhezeit und die Ferienregelung. Die Arbeiter fordern 12 Tage Ferien, während die Unternehmer nur 7 Tage zustehen wollen. Auch wollten sie die Arbeitsruhe am 1. Mai auf die Zeit zwischen 11 Uhr vorm. und 6 Uhr nachm. beschränken. In der Frage der Vergütung bei Krankheit und Unfällen wurde ebenfalls keine Verständigung erzielt. Die alte Regelung verpflichtet die Unternehmer zur Zahlung von Kr. 200 als Begräbniskosten bei tödlichem Unfall. Die Unternehmer wollen von dieser Verpflichtung enthoben werden.

Ferner harren noch der Regelung: die Wiedereinstellung nach Krankheit, die Haftung für Schäden und die Reinigung der Wagen.

Insgesamt sind 1600 Kraftwagenführer an dem Konflikt interessiert. Die Arbeitgeber behaupten, dass schon jetzt über 700 Streikbrecher sich zu ihrer Verfügung gestellt haben.

Die neuen Löhne in der schwedischen Binnenschifffahrt. (ITF) Zwischen der Abteilung der Binnenschiffer der Schwedischen Seeleute-Union und der Reederei-Vereinigung in der schwedischen Binnenschifffahrt ist eine neue Uebereinkunft abgeschlossen worden mit Geltung bis 31. Januar 1927. Der neue Tarif sieht 4 Gruppen vor:

Tarif I. (gilt für alle Frachtschiffe im Verkehr in den Binnen-Seen und im Göta- und Trollhätttekanal)

Matrose	Kr. 75.-	per	Monat
" nach 8 monatl. Dienst als solcher	" 90.-	"	"
" " 12 " " " " "	" 105.-	"	"
Steuermann	" 130.-	"	"
1. Heizer	" 120.-	"	"
2. Heizer	" 70.-	"	"
2. " nach 8 monatl. Dienst als solcher	" 90.-	"	"

Tarif II. (gilt für Passagierschiffe im Verkehr auf Göta Älv)

Matrose	Kr. 95.-	per	Monat
" nach 12 monatl. Dienst als solcher	" 125.-	"	"
Steuermann	" 140.-	"	"
Heizer	" 125.-	"	"
Heizer nach 12 monatl. Dienst als solcher	" 140.-	"	"

Tarif III. (gilt für Schiffe im Verkehr im Dalslands Kanal)

Matrose	Kr. 100.-	per	Monat
Heizer	" 100.-	"	"
Prahmschiffer	" 200.-	"	"

Tarif IV. (gilt für Prahmⁿ gehörend der Herrs Bergslags Eisenbahn-Aktiengesellschaft)

1. Prahmschiffer
Prahmschiffer

Kr. 320.- per Monat
" 205.- " "

Auf einem Schiff darf höchstens ein Matrose der niedrigsten Lohnklasse verwendet werden.

Die Schmierer auf Motorschiffen und Allein-Heizer werden nach 16-monatlichem Dienst als 1.Heizer und vor diesem Uebergang als 2.Heizer bezahlt, laut Tarif geltend für höhere Lohnsätze d.h. wo die Löhne nicht in den Spezialtarifen festgestellt sind.

Aussor dem Geldlohn genießt die Mannschaft freie Unterkunft und Verpflegung, mit Ausnahme der Prahmschiffer, während des Dienstes.

Diese Uebereinkunft darf keine Verschlechterung der bereits erworbenen Rechte zur Folge haben.

Hafenarbeiterlöhne in Curacao. (ITF) Dem in Curacao erscheinenden Wochenblatt "La Union" zufolge betrug der durchschnittliche Stundenlohn der dortigen Hafenarbeiter vor dem Kriege 22½ holl. Cent für die losen Arbeiter an Bord und 15 holl. Cent für die Arbeiter an Wall. Diese Löhne stiegen allmählich auf 25 bzw. 20 Cent und hoben sich im Zusammenhang mit der Teuerung nach dem Kriege auf 50 bzw. 45 Cent. In der gleichen Zeit stiegen die Tagelöhne der Küstenmatrosen, einschliesslich Kost, von fl. 1,25 auf fl. 2,50. In 1922 versuchten die Unternehmer, die Löhne der Hafenarbeiter wieder auf 40 Cent zurückzubringen. Hierbei kam es zu einem Streik, bei dessen Abschluss die Löhne auf 45 Cent pro Stunde festgesetzt wurden. Überstunden sind mit 80 Cent zu bezahlen.

S e e l e u t e .

Die I.T.F. und die Internationale der Offiziere der Handelsmarine.

(ITF) Am 28. April fand in Antwerpen eine Besprechung statt zwischen dem Generalsekretär der I.T.F., Edo Fimmen, sowie J. Brautigam als Vertreter der I.T.F. und dem Vorstand der Offiziers-Internationale der Handelsmarine betr. die Stellungnahme der beiden Organisationen zu der Anfang Juni in Genf stattfindenden Internationalen Arbeitskonferenz. Aus den Besprechungen geht hervor, dass sich die Offiziers-Internationale der Handelsmarine rückhaltlos den von der Seeleute-Konferenz der I.T.F. in Amsterdam gefassten Entscheidungen anschliesst und mit deren Auffassungen übereinstimmt. Es darf demnach damit gerechnet werden, dass auf der Internationalen Arbeitskonferenz alle Arbeitervertreter und technischen Ratgeber, soweit diese von Organisationen entsandt werden, die entweder der I.T.F. oder der Internationale der Offiziere der Handelsmarine angehören, einheitlich vorgehen werden.

Bei den Besprechungen wurde auch Uebereinstimmung erreicht in der Frage der gegenseitigen Unterstützung und des gemeinsamen Vorgehens beider Internationalen in allen Fällen, in denen die Wahrung der Interessen der Seeleute und der See-Offiziere der Handelsmarine dies geboten oder erwünscht erscheinen lässt.

Die Tarifrevision der Seeleute in Norwegen. (ITF) Die Unterhandlungen zwischen dem Reederverein in Norwegen und der Norwegischen Seeleute- und Heizerunion über eine neue Uebereinkunft endigten ohne Resultat. Beide Parteien einigten sich darüber, die Vermittlung des Schiedsrichters anzufragen.

Der Schiedsrichter hat darauf einen Vorschlag ausgearbeitet, der eine Herabsetzung der Löhne um 10% vorsah. Dieser Vorschlag wurde einmütig von den Mitgliedern der Norw. Seeleute- und Heizerunion abgewiesen. Der Schiedsrichter hat jetzt einen neuen Vorschlag eingereicht, welcher durch die Parteien vor dem 15. Mai 2 Uhr nachm. beantwortet sein muss. Diese Unterhandlungen gelten für die Ueberseefahrt.

Am 27. April sind Unterhandlungen begonnen für die Nah- und Küstenfahrt.