

PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

86

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

16.

den 31. Juli 1925.

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

Ein Appell der Bergarbeiterinternationale an die I.T.F.

(I.T.F.) Einer Einladung der Bergarbeiterinternationale folgend wohnten der neue Vorsitzende der Internationalen Transportarbeiterföderation, C.T. Camp, sowie der Sekretär Edo Firmen am 28. Juli in Paris einer Sitzung des Exekutivkomitees der Bergarbeiterinternationale bei. In dieser Sitzung wurde die Einleitung einer internationalen Unterstützungsaktion für die englischen Bergarbeiter erwogen, für die nach dem augenblicklichen Stand der Dinge ein sich über ganz England erstreckender Kampf unvermeidlich erscheint. Der Wille der Bergarbeiterdelegierten wurde in einer Resolution niedergelegt, deren entscheidender Teil wie folgt lautet:

"Das Komitee beschliesst, den englischen Bergarbeitern in ihrem Kampf gegen die unerträglichen Bedingungen, die ihnen die Grubenbesitzer aufzuzwingen versuchen, die weitestmögliche Hilfe zu gewähren. In Anbetracht der ausserordentlichen Dringlichkeit der Lage, beschliesst das Komitee für den Fall, dass die englischen Unternehmer ihre Drohung am 1. August ausführen, eine internationale Aktion zu unternehmen. In den Fällen, wo ein Streik nicht unmittelbar durchführbar wäre, ist die Produktion derart einzuschränken, dass die Kohlenförderung keine Bedrohung für die englischen Bergarbeiter bedeutet. Ferner beschliesst das Komitee, sich mit der Internationalen Transportarbeiterföderation in Verbindung zu setzen, um die Ausfuhr von Kohlen zu verhindern."

Die Vertreter der I.T.F. haben die grösstmögliche Unterstützung zur Verhinderung von Kohlentransporten vom Festland nach Grossbritannien im Falle von Streik oder Aussperrung zugesagt.

Hinsichtlich der zu treffenden Massnahmen ist das Sekretariat der I.T.F. sofort mit den Eisenbahner- und Transportarbeiterorganisationen der für solche Transporte in Betracht kommenden Länder in Verbindung getreten.

Die englischen Eisenbahner und Transportarbeiter unterstützen die Bergarbeiter.

(I.T.F.) Der Konflikt im englischen Bergbau drängt in England im Augenblick alle andern Arbeitskämpfe an Bedeutung zurück. Die englischen Gewerkschaften aller Berufe und Industrien geben sich Rechenschaft darüber, dass sich im Bergbau der erste grosse Angriff des Unternehmertums auf den Lebensstandard der englischen Arbeiterklasse vollziehen soll und fassen alle Kräfte zur erfolgreichen Abwehr zusammen. Es liegt in der Natur des Konflikts, dass hierbei die praktische Unterstützung, die den Bergarbeitern seitens der Eisenbahner und Transportarbeiter zuteil werden kann, von entscheidender Bedeutung wird. Ein Streik der Bergarbeiter allein vermag das Unternehmertum nicht unmittelbar zu treffen.

Auf den Halden sind Kohlenvorräte aufgetürmt, die den Bedarf der englischen Industrie während mehrerer Monate decken. Erst nach Aufzehrung dieser Vorräte würde darum eine fühlbare Wirkung von einem Bergarbeiterstreik ausgehen. Fast wichtiger noch als ein Bergarbeiterstreik ist darum, dass die Wegfuhr der Kohlen von den Halden verhindert wird. In Erkenntnis dieser Lage der Dinge haben daher die englischen Eisenbahner- und Transportarbeiterorganisationen beschlossen, für den Fall, dass der drohende Streik bzw. die angedrohte Aussperrung der Bergarbeiter Wirklichkeit wird, sofort die englischen Kohlentransporte zu stoppen. Die Massnahmen hierzu sind bereits ergriffen und wenn in der letzten Stunde der im Augenblick unausweichlich erscheinende Kampf doch noch abgewendet werden sollte, so ist es vornehmlich darauf zurückzuführen, dass die Kampfbündelheit der englischen Bergarbeiter ihre Ergänzung gefunden hat in der Entschlossenheit der englischen Eisenbahner und Transportarbeiter, den englischen Bergarbeitern mit ihrer ganzen wirtschaftlichen Macht beizustehen. Sollte es gleichwohl zu Streik oder Aussperrung kommen, dann wird sich das in England zustande gekommene Kampfbündnis zwischen Bergarbeitern und Transportarbeitern auch auf die Internationale ausdehnen müssen. Es ist selbstverständlich, dass dann versucht werden wird, Kohlen aus dem Ausland und vor allen Dingen vom Kontinent nach England zu schaffen. Wir zweifeln nicht, dass in einem solchen Falle die der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahner, Transportarbeiter und Seeleute den englischen Kameraden an Solidarität nicht nachstehen werden.

TRANSPORTARBEITER.

Was ist in Antwerpen und Hamburg geplant?

(I.T.F.) Der Hafendarbeiter in Antwerpen und Hamburg hat sich in den letzten Wochen eine grosse Beunruhigung bemächtigt. In Antwerpen haben sich sämtliche der International Shipping Conference angeschlossenen Reeder in einer besonderen Organisation vereinigt. Die Gründung ist in aller Stille erfolgt und wiewohl die damit verbundenen Absichten noch nicht genau zu durchschauen sind, geht man doch nicht fehl, wenn man hierin die Schaffung einer Kampforganisation erblickt, die sich zur Aufgabe stellt, die Löhne der Hafendarbeiter zu verschlechtern und die Arbeitszeiten zu verlängern. Darauf weist nicht zuletzt die Tatsache, dass sich die der Vereinigung, die sich unter dem Namen CIMA (Antwerpener Komitee für maritime Interessen) verbirgt, angeschlossenen Reeder verpflichtet haben, für jedes in Antwerpen einlaufende Schiff eine besondere Abgabe zu leisten, die sich je nach der Grösse des Schiffes zwischen 5 und 40 Shilling bewegt. Nach einer Schätzung des belgischen Transportarbeiterbundes stellen diese Abgaben eine monatliche Einnahme von rund 200 000 Franken dar und können keine andere Bestimmung haben, als die finanziellen Grundlagen für einen Kampffonds gegen die Hafendarbeiterschaft zu bilden.

In Hamburg wird ebenfalls gegen die Hafendarbeiter gerüstet. In einer unlängst stattgefundenen Sitzung des dortigen Vereins der Hafen-Unternehmungen ist die Anschaffung von zwei Wohnschiffen beschlossen worden. Wie hierbei ausdrücklich betont wurde, stellt dies eine vorbereitende Massnahme für den Fall von Arbeitskonflikten dar, denn die Wohnschiffe sollen der Unterbringung von Arbeitswilligen dienen. Auch die Schaffung von besonderen Organisationen zum Schutze der Arbeitswilligen ist eingeleitet. Diese Massnahmen lassen darauf schliessen, dass das Unternehmertum ganz planmässig zu einem Kampfe mit der Hafendarbeiterschaft rüstet.

Arbeitslöhne und Arbeitszeiten der Hafendarbeiter in Canada in den letzten Fünf Jahren.

(I.T.F.) Der Aprilausgabe der Monatschrift des kanadischen Arbeitsministeriums entnehmen wir folgende Darstellung der Entwicklung der Arbeitslöhne und der Arbeitszeit in Kanadischen Häfen. (Kol. A bezieht sich auf den Stundenlohn; Kol. B. auf die täglichen Arbeitsstunden).

Hafen	1920		1921		1922		1923		1924	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
Charlottetown	\$.60	9	\$.60	9	\$.60	9	\$.60	9	\$.70	9
Halifax	\$.65	9-10/	\$.65	9-10/	\$.55	9-10/	\$.55	9-10/	\$.65	9-10/
St. John	\$.60	9	\$.55	9	\$.55	9	\$.55	9	\$.65	9
Quebec	\$.65	9	\$.65	9	\$.60	9	\$.65	9	\$.65	9
Montreal	\$.70	10	\$.60	10	\$.50	10	\$.50	10	\$.62	10
Pt. Edward	\$.40	10	\$.35	10	\$.30	10	\$.40	10	\$.35	10
Port McNicoll	\$.55	10	\$.40	10	\$.35	10	\$.35	10	\$.35	10
Fort William	\$.46	10	\$.43	10	\$.35	10	\$.40	10	\$.40	10
Vancouver	\$.90	8	\$.90	8	\$.80	8	\$.80	8	\$.90	8
Victoria	\$.90	8	\$.80	8	\$.80	8	\$.80	8	\$.80	8
Prince Rupert	\$.90	8	\$.90	8	\$.80	8	\$.80	8	\$.80	8

Im Winter 9, im Sommer 10 Arbeitsstunden.

Hieraus ist zu entnehmen, dass die Arbeitszeit in allen Häfen unverändert geblieben ist. Dagegen waren die Löhne fast durchweg Schwankungen unterworfen. Nur in zwei Fällen (Charlottetown und St. John) lagen diese 1924 über dem Niveau von 1922. In drei Fällen (Halifax, Quebec und Vancouver) haben sich die Löhne behauptet, während die übrigen Häfen einen Rückgang zeigen.

Strassenbahnerlöhne in den Vereinigten Staaten.

(I.T.F.) In der Juni-Nummer der Monthly Labor Review, der Monatsschrift des Arbeitsdepartements der Vereinigten Staaten ist ein Abkommen veröffentlicht, das zwischen der Strassenbahngesellschaft der Stadt Trenton, N.J., und der Amalgamated Association of Street and Electric Railway Employees mit Wirkung ab 1. April zustande gekommen ist. Die Stundenlöhne sind danach wie folgt festgesetzt:

Wagenführer und Schaffner:

Während der ersten drei Monate Dienstzeit	\$ 0,51
" " weiteren neun Monate	" 0,53
Hernach	" 0,55

Einmannwagenführer:

Während der ersten drei Monate Dienstzeit	" 0,56
" " weiteren neun Monate	" 0,58
Hernach	" 0,60

Aus den übrigen Bedingungen heben wir hervor: Jährlich 10 Tage Urlaub. Reguläre Arbeitszeit neun Stunden im Tage. Ueberstunden sind, soweit sie nach einer Tagesleistung von 9 1/2 Stunden erfolgen, mit einem Zuschlag von 25 Prozent zu vergüten. Die erste halbe Ueberstunde ist mit dem regulären Tarif zu bezahlen. Arbeit mit Schneepflügen und Reinigungswagen ist mit einem Zuschlag von 25 zu vergüten.

Bemerkenswert ist noch, dass das Abkommen eine Bestimmung enthält, wonach jedes zur Einstellung gelangende Person nach dreissig Tagen Mitglied des Verbands werden muss.

Die Löhne im Fuhrbetrieb von Chicago.

(I.T.F.) Ein mit der Cartage Exchange of Chicago bestehender Tarifvertrag ist dahin abgeändert worden, dass die Löhne der Fuhrleute und Kraftwagenführer um zwei Dollar die Woche erhöht worden sind. Die Wochenlöhne betragen nunmehr:

Im Gespanndienst:

Gewöhnlicher Pferdetreiber	\$	31,00
Gewöhnlicher Wagen mit Gespann	"	33,00
Doppelter Wagen	"	34,00
Wagen mit 3 Pferden	"	36,00
Wagen mit 4 Pferden	"	37,00

Im Kraftwagendienst (Güterdienst)

Ladefähigkeit: weniger als 1 Tonne	"	31,00
" 1 und weniger als 2 Tonnen	"	34,00
" 2 und weniger als 3 Tonnen	"	35,50
" 3 " " " 4 "	"	37,00
" 5 " " " 7 "	"	39,50
" 7 " " " 10 "	"	42,00
" 10 Tonnen und mehr	"	44,00

Elektrischer Kraftwagendienst. (Güterdienst)

Ladefähigkeit:	1 Tonne und weniger als 3 Tonnen	\$	34.00
"	3 Tonnen und weniger als 5 "	"	36.00
"	5 " " mehr	"	38.00

Ueberstunden werden wie folgt vergütet:

Im Gespanndienst mit 1 1/4 Cents die Minute; im Kraftwagendienst mit 1 1/2 Cents die Minute.

SEELEUTE.Erneuerung der alten Uebereinkunft in der norwegischen Seeschifffahrt.

(I.T.F.) Anfang Juli schlug der Schiedsrichter in dem Konflikt in der norwegischen Seeschifffahrt vor, die laufende Uebereinkunft in Geltung zu lassen. Beide Parteien haben diesen Vorschlag angenommen. Seitens der Seeleute wurde verlangt, dass die Mitglieder ihrer Organisation, die infolge eines Missverständnisses bereits auf Grund einer von der Organisation herausgegebenen Streikwarnung die Arbeit niedergelegt hatten, wieder eingestellt werden. Die Reeder haben diesem Verlangen entsprochen. Die Geltungsdauer der Verlängerung ist bis 31. März 1926 festgesetzt.

Geforderte Neuregelung der Arbeitsbedingungen im norwegischen Walfischfang.

(I.T.F.) Der norwegische Seeleute- und Heizerverband hat bei den Walfischfang-Gesellschaften eine Neuregelung der Arbeitsbedingungen gefordert. Da die Gesellschaften in keiner Vereinigung zusammengefügt sind, werden die Verhandlungen mit jeder Gesellschaft besonders geführt. U.a. wird eine Erhöhung der Löhne gefordert. Mit einigen Gesellschaften sind die Verhandlungen bereits im Gange.

Drohender Seeleutestreik in Finnland.

(I.T.F.) Einer Nachricht aus Finnland zufolge steht dort ein Seeleutestreik unmittelbar bevor. Seit 1918 ist es den finnischen Seeleuten nicht mehr gelungen, die Arbeitsbedingungen tariflich zu regeln. In der Hauptsache ist dies der bisherigen organisatorischen Schwäche der Seeleute zuzuschreiben. Im Verlauf der vertragslosen Zeit haben sich die Arbeitsbedingungen fortgesetzt verschlechtert. In der jüngsten Zeit haben die finnischen Seeleute Bemühungen unternommen, die Organisation wieder auszubauen mit dem Erfolg, dass sie heute bereits daran denken können, den Reedern bessere Arbeitsbedingungen durch Kampfanzureichen. Seit kurzem ist der finnische Seeleuteverband der I.T.F. angeschlossen.

Der Seeleutekonflikt in Australien.

(I.T.F.) Während Pressenachrichten zufolge der von den australischen Seeleuten angekündigte Streik am 14. Juli wirksam geworden sein soll, berichtete Reuter aus Sydney vom gleichen Tage, dass zwischen der Seeleute-Union und der Commonwealth Shipping Line aufgrund eines Vermittlungsvorschlages des Premierministers von New-South Wales eine Verständigung zustande gekommen und der Ausstand im letzten Augenblick vermieden worden ist. Der Vorschlag des Vermittlers verlangte von der Commonwealth Shipping Line die Abgabe einer Erklärung, wonach sie die bestehenden Arbeitsbedingungen unverändert lasse.
