

PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
 SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
 FERNSPRECHER 20186

83

20.

24. September 1925

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

Eisenbahner.

Ein Schiedsspruch im deutschen Eisenbahnerkonflikt.

(ITF) Nach dem Auseinanderfallen des ersten Schiedsgericht im deutschen Eisenbahnerkonflikt hat das Reichsarbeitsministerium einen neuen Schlichter bestellt in der Person des Syndikus der Hamburger Gewerkekammer, Herrn Dr. Strenzel, der ein neues Schiedsgericht auf 10. September einberief. Es kam wieder zu schwierigen und teilweise stark erregten Verhandlungen zwischen den Vertretern der Arbeiterschaft und der Reichsbahn, die aber zu keiner Einigung führten. Die Arbeitervertreter hielten fest an der Forderung einer allgemeinen Lohnerhöhung verbunden mit einigen Verbesserungen in der Einstufung verschiedener Arbeitskategorien, während die Vertreter der Reichsbahnverwaltung immer wieder betonten, dass die finanziellen Mittel die Erfüllung dieser Forderungen nicht erlaubten und dass die Reichsbahnverwaltung gezwungen sei, nichts gegen die Preissenkungsaktion der Regierung zu unternehmen. Schliesslich fällte der Schlichter mit Zustimmung der Arbeitgeber folgenden Schiedsspruch:

- 1) Unter Berücksichtigung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse und im Hinblick auf die von der Reichsregierung eingeleitete Preissenkungsmaßnahme bleiben die bisherigen Grundlöhne mit den vom 1.9.1925 von der Reichsbahngesellschaft vorgenommenen Änderungen bis auf weiteres bestehen.
- 2) Die von der deutschen Reichsbahngesellschaft eingeführten Ortslohnzulagen gelten als tarifliche Regelung. Besondere Härten, soweit Einzelfälle in Frage kommen, sind noch durch Vereinbarung zwischen den Tarifparteien auszugleichen.
- 3) Die Schichtlohnzulage wird vom 1.9.1925 von 10 auf 20 Pf. erhöht.
- 4) Auf Schrottmeister, Mechaniker und Handwerker, die mit der Zusammensetzung der Farben und ihrer Ausgabe betraut sind, sind die Bestimmungen des Paragr. 28 Ziffer 1, Satz 3 des Tarifvertrages anzuwenden.
- 5) Die im Verwaltungswege eingeführte Rangierzulage behält Gültigkeit bis zum Ablauf des Rahmentarifs.
- 6) Ueber die Neuregelung der Wirtschaftsgebiete haben die Parteien demnächst im Rahmen des Antrages der Gewerkschaften in Verhandlungen einzutreten.

(Der unter 4) erwähnte Satz lautet: "Die Hauptverwaltung ist jedoch berechtigt zugunsten der Arbeiter hinsichtlich der Entlohnung vom Lohn tariffvertrag abzuweichen; betrifft die Abweichung eine Gruppe von Arbeitern, so soll mit den vertragschliessenden Arbeitnehmervereinigungen vorher eine Verständigung herbeigeführt werden."

Der unter 6) erwähnte Antrag der Gewerkschaften betr. Neuregelung der Wirtschaftsgebiete fordert die Beseitigung des untersten Lohngebietes in Bayern, Baden, Württemberg, im oberschlesischen Industriegebiet und einigen anderen Teilen Deutschlands).

Der Schiedsspruch läuft daher auf eine Ablehnung jeder allermeinen Lohnerhöhung hinaus. Die gewährte Schichtlohnzulage ist nicht nennenswert, da sie nur die Güterbodenarbeiter, Rangierer und einige andere Kategorien betrifft. Die grosse Masse der Eisenbahnarbeiter, insbesondere der Strecken- und Werkstättenarbeiter ist im Stundenlohn beschäftigt und ist von dem Genuss selbst dieser geringfügigen Lohnerhöhung ausgeschlossen. Was schliesslich die unter 4) erwähnte Bewilligung angeht, so handelt es sich um Leistungszulagen.

Es ist unter diesen Umständen begreiflich, dass die Gewerkschaften diesem Schiedsspruch die Zustimmung versagen mussten. In einem am 12. September an den Reichsarbeitsminister gerichteten Schreiben wurde mitgeteilt, dass die am Tarifvertrag beteiligten Gewerkschaften den Schiedsspruch "in jeder Beziehung ablehnen", und hierfür folgende Begründung angeführt:

Der Schiedsspruch geht erstens von falschen Voraussetzungen aus, indem er eine noch garnicht bewiesene Freissenkungsaktion und eine von uns mit Tatsachenmaterial bestrittene finanzielle Notlage der Reichsbahngesellschaft unterstellt. Zweitens berücksichtigt der Schiedsspruch nicht die tatsächlichen Verhältnisse, die insbesondere darin bestehen, dass seit der durch Schiedsspruch vom 13. März 1925 getroffenen Lohnfestsetzung eine sehr erhebliche Verteuerung der Lebenshaltungskosten eingetreten ist.

In deutschen Eisenbahnerkreisen wird damit gerechnet, dass ungeachtet dieses Protestes der gefällte Schiedsspruch durch das Reichsarbeitsministerium verbindlich erklärt wird.

Bemerkenswert ist, dass die Arbeitgebervertreter gefordert haben, dem Schiedsspruch Geltungsdauer bis 31. März 1926 zu geben. Sie scheinen demnach selbst kein Vertrauen in die Freissenkungsaktion der Regierung, auf die sich der Schiedsspruch stützt, zu haben. Diese Forderung ist indessen nicht erfüllt worden. Der Schiedsspruch gilt vom 1. September "bis auf weiteres", sodass trotz der zu erwartenden Verbindlichkeitserklärung mit einer Neuaufrollung des Konfliktes schon in nächster Zeit zu rechnen sein wird.

Ein Beweis für die starke Erregung unter der Eisenbahnerschaft ist die aus Sachsen kommende Nachricht, dass die Eisenbahnarbeiter zur Ausübung passiver Resistenz übergegangen sind. Infolgedessen konnten in Dresden 50 fällige Güterzüge nicht abgefertigt werden, was zu einer Verstopfung der Geleise geführt hat. Die Dresdener Eisenbahnverwaltung hat sich darum gezwungen gesehen, selbständig Lohnerhöhungen anzubieten, um die Verkehrsstörung zu beheben.

Die nordische Union der Eisenbahnerschaft.

(ITF) Der erweiterte Vorstand der nordischen Eisenbahnerunion hielt am 2. und 3. September in Oslo eine Sitzung ab, in der die Berichte des Sekretariats und der Kontrollkommission entgegengenommen wurden. Nach Anhörung eines Referats des Sekretärs des dänischen Eisenbahnerverbandes sprach sich die Versammlung für die Errichtung von Eisenbahnbetriebsräten aus. Ausserdem wurde beschlossen der norwegischen Eisenbahnerschaft in ihrem Kampf gegen einen von der Regierungskommission ausgearbeiteten Gesetzentwurf betr. die Anstellungsbedingungen der Staatsbeamten, Unterstützung zuzusagen. Der Vorstand wurde wiedergewählt.

Noch keine Einführung des Achtstundentages im finnischen Eisenbahnbetrieb.

(ITF) Der finnische Eisenbahnerverband hat die Regierung ersucht, dahingehende Massnahmen zu treffen, dass der Achtstundentag bei den finnischen Staatsbahnen mit dem Beginn des neuen Jahres eingeführt werden kann. Die Regierung hat darauf erklärt, dass sie erst einen Vorschlag der Eisenbahndirektion abwarten müsse.

Beantragte Lohnerabsetzung für die Eisenbahner in Island.

(ITF) Der Vorsitzende der Irish Great Southern Railways hat kürzlich in einem Rundschreiben angeregt, dass das Personal freiwillig eine 5%-ige Lohnkürzung annehmen soll. Die Exekutive des Landesisenbahnerverbandes hat darauf die Mitglieder angewiesen, nicht auf diese Anregung einzugehen.

Entlassung von Eisenbahnen in Mexiko.

(ITF) Ein Sanierungsplan für die Mexikanischen Staatsbahnen sieht die Entlassung von 14 000 Eisenbahnern vor. Der Abbau soll allmählich erfolgen.

Verstaatlichung der Eisenbahnen in Ecuador.

(ITF) Wie "The Locomotive Engineers Journal" berichtet, hat die Regierung von Ecuador die einzige Eisenbahn des Landes, die Guayaquil & Quito Linie, übernommen. Die Regierung besass ursprünglich 49% der Aktien, doch lag die Kontrolle in Händen der in New York ansässigen Gründergruppe, die im Besitze der übrigen 51% der Aktienanteile war. Die Eisenbahn war nie rentabel und die amerikanischen Anteilbesitzer haben gegen den Betrag von \$ 600 000 die Kontrolle an die Regierung von Ecuador abgetreten.

Automatische Kuppelung in Japan.

(ITF) Am 19. Juli sind alle Wagen der japanischen Staatsbahnen, etwa 63 000, mit automatischen Kuppelungen versehen worden. Die Anbringung erfolgte im Verlaufe eines einzigen Tages. Mit Ausnahme einiger besonderer Güterzüge lag der gesamte Verkehr der Staatsbahnen an diesem Tage still. Die Wagen wurden an 221 Stationen zusammengeführt und 12 000 Leute waren mit den Anbringungsarbeiten beschäftigt. Die Kosten werden auf 26 900 000 Yen beziffert, (doch hat die Regierung,) soweit sie von der Staatsbahn zu tragen sind, auch die Kosten für die Anbringung von automatischen Kupplungen an 5000 Wagen übernommen, die privaten Eisenbahnresellschaften gehören.

Die Eisenbahnen von Formosa, Korea und der Südmandschurei, die unter japanischer Kontrolle stehen, haben die automatische Kuppelung bereits seit einiger Zeit im Gebrauch. Das gleiche gilt von den etwa 1300 Meilen langen Hokkaido-Linien und den Vorortbahnen von Tokio.

Man hofft, dass durch allgemeine Einführung der automatischen Kuppelung die Zahl der bei Kuppelungsarbeiten erfolgten Unfälle, die während der letzten fünf Jahre im Durchschnitt auf 220 jährlich beziffert werden, erheblich zurückgeht.

Wiedernerstellung verlorener Dienstaltersrechte in Neusüdwales.

(ITF) Die vor kurzem in Neusüdwales an die Macht gekommene Arbeiterregierung hat die Dienstaltersrechte, die aufgrund eines Streikes der Eisen- und Strassenbahner im Jahre 1917 aufgehoben worden sind, wieder hergestellt.

Transportarbeiter.

Neuregelung der Löhne in der Hafendampfschiffahrt Hamburg-Altona.

(ITF) Mit Wirkung ab 30. August 1925 ist für die Mannschaften in der Personen-Beförderung im Hafen von Hamburg-Altona, Finkenwärder und Unterelbe aufgrund einer Vereinbarung zwischen der Hafendampfschiffahrt A.-G. und dem Deutschen Verkehrsbund eine Neuregelung der Löhne in Kraft getreten. Demnach erhalten:

<u>Stand</u>	<u>Stunde</u>	<u>Tag</u>	<u>Woche</u>	<u>Ueber-</u> <u>stunden</u>	<u>Monat</u>
Vizen, Kontrolleure					317,50
Materialverwalter					307,50
Platzschiffer	1.22½	9.80	58.80	1.71	255.50
Maschinisten	1.13 ¼	9.06	54.36	1.59	236.21
Barkassenleute	1.15	9.20	55.20		239.86
Schiffer u. Maschin.	1.13 ¼	9.06	54.36	1.59	236,21
Leichterschiffer	1.05	8.40	50.40	1.47	219.-
Hafenheizer üb. 18 J.	1.02	8.16	48.96	1.43	212.74
" unter 18 J.	0.73½	5.88	35.28	1.03	153.30
Decksjungen	0.60	4.80	28.80	0.84	125.14
Werkführer					344.-
Gelernte Handwerker	1.13 ¼	9.06	54.36	1.59	230.27
Junge Handwerker	1.07	8.56	51.36	1.50	217,57
1. Kesselreiniger, Vormann.....	1.09	8.72	52.32	1.53	221.63
2. Kesselreiniger, Vormann, Helfer	1.07½	8.00	51.60	1.50	218.58

Streik im Autobusbetrieb von Stockholm.

(ITF) Am 12. September trat das Personal der Autobusbetriebe in Stockholm in einen Streik und konnte schon nach einem einzigen Tage Kampf einen nennenswerten Erfolg durchsetzen. Bisher waren die Arbeitsbedingungen des Personals sehr unähnlich gewesen. Bei einigen Unternehmungen betrug der Wochenlohn der Autoführer 80 Kr., während andere Unternehmungen nur 70 und 75 Kr. zahlten. Für Schaffner galten Wochenlöhne von 15, 17 und 20 Kronen. Nur in einem einzigen Falle wurden 25 Kr. gezahlt. Bei den weitestmeisten Unternehmungen musste das Personal selbst für die vorgeschriebene Dienstkleidung aufkommen. Nur einige gewährten hierfür eine besondere Entschädigung im Betrage von 2 Kr. die Woche.

Die lokale Personalvereinigung forderte daher einheitliche Regelung auf folgender Grundlage: Für die Führer 82 Kr., für die Schaffner 26,50 Kr. Wochenlohn mit Einbegriff der Entschädigung für Dienstkleidung.

Außernd des Streiks kam für alle Unternehmungen, die ein Dienstnetz von 25 km haben, folgende Regelung zustande: Für Führer 80 Kr., für Schaffner 25 Kr. Wochenlohn; ausserdem freie Dienstkleidung im Werte von 150 Kr. pro Jahr.

Ferner wurde die Arbeitszeit in Uebereinstimmung mit dem Arbeitszeitgesetz geregelt. Jeden sechsten Tag erhält das Personal dienstfrei. Ausserdem wird ein jährlicher Urlaub von 10 Tagen gewährt.

Bei Unfällen wird die Hälfte des Lohnes während 60 Tagen gezahlt. Nach dieser Zeit treten die gesetzlichen Bestimmungen in Kraft. Bei Erkrankung erhalten Führer den halben Lohn während 60 Tagen, Schaffner während 30 Tagen. Bei Entlassung infolge Krankheit hat das Personal Anrecht auf Wiederanstellung innerhalb von 12 Monaten.

Wagenwascher erhalten wöchentlich 70 Kr., Hilfsmonteur 55 bis 70 Kr. und selbständige Monteur 80 Kr.

In der Uebereinkunft ist bestimmt, dass Personal, das bessere Arbeitsbedingungen hat als die Uebereinkunft vorsieht, im Genuss dieser bleibt.

Der englische Gewerkschaftskongress und die Transportarbeiterschaft. (ITF) Unter den auf dem englischen Gewerkschaftskongress in Scarborough angenommenen Resolutionen befinden sich

zwei, die für die Transportarbeiterschaft von besonderem Interesse sind. Beide wurden von der Transport and General Workers' Union in Vorschlag gebracht und einstimmig angenommen. Die erste der beiden Resolutionen beschäftigt sich mit der Anthrax-Frage und hat folgenden Wortlaut:

"Im Hinblick auf die Gefahren, die mit der Behandlung von mit Anthrax infizierten Häuten, Hufen, Horn, Haar und Wolle verbunden sind, weist der Kongress den Generalrat an, einen Druck auf die Regierungen von England und Britisch Indien auszuüben, damit unverzüglich praktische hygienische Massnahmen zur Verhinderung der Einfuhr infizierter Güter getroffen werden. Der Kongress ist der Auffassung, dass das wirksamste Mittel, um Krankheitsverbreitung zu verhindern, in der Desinfektion der Waren am Herkunfts-ort besteht."

Die zweite Resolution betrifft die Frage des Strassenverkehrs. Der Antragsteller wies darauf hin, dass die bestehende Gesetzgebung über den Strassenverkehr unzulänglich ist und weder das Publikum noch die Arbeiter schützt. Die Erfahrung habe bewiesen, dass sich die Unfälle vermindern, wenn die Führer auf längere Erfahrung zurückblicken können. Die Resolution hat folgenden Wortlaut:

"Im Hinblick auf die rapide und ununterbrochene Entwicklung des Strassenverkehrs dringt der Kongress bei dem Verkehrsminister auf die Einführung eines Gesetzes an, das die bestehenden Gesetze und Bestimmungen, die der Sicherheit der Interessierten dienen, zusammenfasst. Die unzulänglichen und unzweckmässigen Gesetze sind auszuschneiden. Folgende Massnahmen sind zu treffen:

1) Mechanische Fahrzeuge.

a) Führerscheine. Die Bewilligung eines provisorischen und zeitlich beschränkten Führerscheines jedem Antragsteller mit hinreichenden physischen Eigenschaften. Die Bewilligung eines unbeschränkt geltenden Führerscheins an solche Inhaber eines provisorischen Ausweises, die eine Prüfung ablegen können.

b) Altersgrenze. Ein Führerschein für leichte Fahrzeuge darf nicht ausgegeben werden an Personen unter 18 Jahren und für schwere Wagen nicht an Personen unter 21 Jahren.

c) Begrenzung der ununterbrochenen Dienstzeit. Die Dienstzeit eines Führers am Steuer ist zu beschränken.

d) Ruhezeit u. dergl.- Mit der Führung der Wagen betrauten Personen sind angemessene Ruhe- und Erholungszeiten zu sichern.

e) Gegen zu schnelles Fahren. Der Unternehmer ist ebenso wie der Führer gesetzlich verantwortlich zu machen in solchen Fällen, in denen eine bestimmte Zeit zur Vollführung einer Reise vorgeschrieben wird, deren Einhaltung zu schnelles Fahren notwendig macht.

f) Haftpflichtversicherung. Alle Inhaber mechanisch betriebener Fahrzeuge ist die Verpflichtung aufzuerlegen, eine angemessene Versicherung sowohl für Unfallschäden als das Risiko dritter abzuschliessen.

2) Pferdewagen. Beseitigung des Systems, dass ein Mann zwei Pferde und zwei Fahrzeuge bedienen muss.

Zweitägiger Streik der Hafendarbeiter im englischen Fischereidienst.

(ITF) Am 21. September traten in Fleetwood etwa 8000 Hafendarbeiter des Fischereidienstes unter Führung der Transport and General Workers' Union in Streik, weil die Vereinigung der Fischereibetriebe weigerte, Vorarbeiter und Reederei-Agenten zum Anschluss an die Organisation anzuhalten. Die Schiffseigentümer versuchten, die Ladearbeiten durch Streikbrecher sowie Vorarbeiter und Kanzleipersonal verrichten zu lassen, sahen sich aber schon nach zwei Tagen zum Nachgeben gezwungen. Alle Vorarbeiter und Reederei-Agenten haben sich nun der Gewerkschaft angeschlossen.

Streik der Hafendarbeiter in Köln.

(ITF) Die Hafendarbeiter der Stadt Köln a/Rh. befinden sich seit einiger Zeit im Streik. Die Unternehmer haben versucht, den Betrieb durch Streikbrecher aufrechtzuerhalten und zu diesem Zwecke arbeitswillige aus den unbesetzten Teilen Deutschlands herangezogen. Dieser Versuch ist nun dadurch durchkreuzt worden, dass die Stadtverwaltung gegen die erfolgte Unterbringung auswärtiger Streikbrecherkolonnen Einspruch erhoben und die sofortige Räumung verlangt hat. Gleichzeitig hat die englische Besatzungsbehörde eine Kontrolle unter den Streikbrechern vorgenommen und verlangt, dass alle, die nicht mit dem vorgeschriebenen Personalausweis versehen sind, aus dem besetzten Gebiet entfornt werden. Infolgedessen wurde der weitest- grösste Teil der Streikbrecher unter britischer Bodeckung zur Bahn und an die Grenze des besetzten Gebietes gebracht und zwar auf Kosten der Unternehmer. Gleichwohl dauert der Konflikt fort. Vermittlungsbemühungen der Stadtverwaltung blieben bisher ohne Erfolg.

Konflikt im Hafen von Antwerpen.

(ITF) Infolge des Steigens der Indexziffer sollte nach der im Antwerpener Hafenbetrieb getroffenen Lohnregelung eine Erhöhung der Tagelöhne um 1 Franken in Kraft treten. Die Unternehmer haben indessen diese Erhöhung abgelehnt und beantragt, Lohnänderungen nicht mehr wie bisher bei einer Aenderung des Teuerungsindex um 18 Punkte sondern erst bei 25 Punkten eintreten zu lassen. Wie üblich beriefen sich die Unternehmer hierbei auf die Gefährdung der internationalen Konkurrenzfähigkeit. Dass dies nicht stichhaltig ist, beweist schon die Tatsache, dass der gegenwärtige Durchschnittslohn eines Hafendarbeiters in Antwerpen 35.00, in den hauptsächlich als Konkurrenzstädten in Betracht kommenden Städten Hamburg und Rotterdam 39.00 belg. Franken (7.20 GM), bzw. 51.00 belg. Franken (8.50 Gulden) beträgt. Wie gemeldet wird, versucht das Arbeitsdepartement in dem Konflikt zu vermitteln.

Amerikanischer Hafendarbeiterkongress.

(ITF) Die International Longshoremen's Association (Internationale Vereinigung der Hafendarbeiter) für die Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada hat in der ersten August-Hälfte ihren 27. Jahreskongress in Montreal abgehalten. Es wurde beschlossen, eine Bewegung einzuleiten, um in allen Häfen der grossen amerikanischen Binnenseen einen einheitlichen Achtstundentag zu sichern. Ferner wurde eine Resolution angenommen, die bei der Regierung der Vereinigten Staaten darauf andringt, den amerikanischen Arbeitern den Vorzug zu geben. Es soll darauf hingewirkt werden, dass dies auf dem Gesetzgebungswege gesichert wird.

Keine Unfallversicherung für die Hafnarbeiter in Washington.

(ITF) Eine soeben vom Höchsten Gerichtshof des Staates Washington gefällte Entscheidung stellt die Hafnarbeiter dieses Staates ausserhalb der staatlichen Unfallversicherung.

S e e l e u t e .

Streik englischer Seeleute.

(ITF) Der Streik englischer Seeleute gegen die kürzlich erfolgte Herabsetzung der Heuern dauert noch an. Die Abfahrten von Gross-Britannien erfolgten in der letzten Zeit regelmässiger. Das Konfliktszentrum scheint sich von Southampton nach Glasgow verschoben zu haben. In Südafrika, Neuseeland und Australien beharren die Streikenden indessen im Ausstand, wodurch die Lage derart schwierig geworden ist, dass Presseberichten zufolge die Reeder es für ratsam erachten, Fahrten nach diesen Ländern einzustellen. Die Zahl der Streikenden in südafrikanischen Häfen wird auf 2000, die der Streikenden in Australien auf 5000 geschätzt. Die südafrikanische Regierung hat einen Ausgleich zwischen den streitenden Parteien versucht und eine von der Regierung durchzuführende Untersuchung der Arbeitsweise des Maritime Board, das die Heuerherabsetzung beschlossen hat, beschlossen. Die National Sailors' and Firemen's Union gab zu erkennen, dass sie gegen diese Absicht keine Einwendungen zu erheben hat. In Australien sind Hunderte Streikender verhaftet und zu Gefängnisstrafen verurteilt worden. In vielen Fällen haben, wenn Verhaftungsbefehle herausgegeben wurden, zahlreiche Seeleute Kolonnen gebildet und sind geschlossen zur Polizei marschiert, um sich unter dem Gelächter der Kameraden und der lokalen Arbeiterschaft selbst zu stellen. Die Streikenden werden sowohl von der südafrikanischen als der australischen Arbeiterschaft tatkräftig unterstützt. In Australien sind Massnahmen für die Versorgung der Streikenden in einem grossen Lager getroffen. Die australische Hafnarbeiterorganisation hat ihre Mitglieder angewiesen, keine Arbeit für Schiffe zu verrichten, deren ursprüngliche Bemannung ersetzt worden ist. In Südafrika hat die Buchdruckerorganisation mit einer erdrückenden Mehrheit beschlossen, einen Pflichtbeitrag von einem Schilling die Woche für die Seeleute zu erheben.

Die australischen Vertreter der Reeder, die anfänglich direkte Verhandlungen mit den Streikenden ablehnten, haben nun ihre Bereitschaft hierzu kundgegeben. Indessen lehnt das Streikkomitee Verhandlungen solange ab, bis die gefangen gehaltenen Seeleute in Freiheit gesetzt sind.

In Australien hat der Streik die Abhaltung allgemeiner Parlamentswahlen beschleunigt, da die Regierung beschlossen hat, die Meinung der Bevölkerung zur Frage "Bolschewismus oder Verfassung" im November dieses Jahres zu hören. Zum Verständnis dieses Vorgehens ist daran zu erinnern, dass das föderative Parlament in Australien eine bürgerliche Mehrheit hat, während 6 oder 7 Einzelstaaten Arbeiterregierungen besitzen.

Die Forderungen der Streikenden sind von dem Sekretär der Amalgamated Marine Workers' Union, Mr. Shinwell, wie folgt formuliert worden:

- 1) Fortführung der alten Heuern. Einberufung einer Kommission aus Vertretern der Reeder und der Seeleute-Organisationen unter Einbeziehung aller Sektionen zur erneuten Behandlung der Angelegenheit.
- 2) Alle Seeleute sind ausschliesslich aufgrund ihres Seemannsausweises anzumustern. Mit der Anmusterung darf keinerlei Bedingung verbunden werden, wenn es sich um gute Seeleute handelt.
- 3) Sofortige Beseitigung der P.C. 5 Bestimmungen und des gemeinsamen Anmusterungssystems.
- 4) Neubildung des Maritime Board in der Weise, dass die Vertretung aller Sektionen der Seeleute gesichert wird.
- 5) Lohnherabsetzungen dürfen nicht in Kraft treten bevor das Personal hinreichend Gelegenheit gehabt hat, hierzu Stellung zu nehmen und seine Meinung hierzu zu äussern.

x x
Berichtigung.

Die National Sailors' and Firemen's Union ersuchte telegraphisch um die Feststellung, dass die im letzten Pressebericht der I.T.F. enthaltene Notiz über den Streik englischer Seeleute insofern unrichtig ist, als der englische Gewerkschaftskongress die

die ordnungsmässigen Verhandlungen nicht aufgehoben hat, um Mr. Shinwell Gelegenheit zu Mitteilungen über den Streik einzuräumen. Wir nehmen diese Richtigstellung hiermit gerne vor.

Wortlaut der im Fischereibetrieb von La Rochelle getroffenen Uebereinkunft. (ITF) Die am 14. August getroffene Uebereinkunft, aufgrund deren der drei Monate dauernde Streik in La Rochelle beendet worden ist, enthält folgende Lohnbestimmungen:

- 1) Fester Lohn: 345 Franken;
- 2) Lohn bei Krankheit oder Unfall am Lande: 530 Franken;
- 3) Garantiertes Lohn für fahrendes Personal: 23 Franken täglich bzw. 690 Franken im Monat;
- 4) 6 pro Mille vom Bruttoertrag des Fanges.

Für kleine Trawler gelten dieselben Bedingungen mit der Ausnahme, dass das Personal mit 12 pro Mille an dem Bruttoertrag des Fanges beteiligt ist.

Die vorläufige Geltungsdauer dieser Regelung ist vier Monate.

Müssen die amerikanischen Seeleute Ladungsarbeiten verrichten?

(ITF) Als kürzlich der amerikanische Dampfer "West Maximus" in Kopenhagen ankam, befanden sich die Hafenarbeiter im Streik. Der Kapitän gab hierauf der Mannschaft Auftrag, Ladearbeiten zu verrichten und bot hierfür Vergütung der Ueberstunden nach den lokalen Sätzen. Die Mannschaft lehnte dieses Verlangen mit dem Hinweis ab, dass die unterschiedlichen Bestimmungen eine Verpflichtung zu solchen Arbeiten nicht enthalten. In einer soeben getroffenen Entscheidung hat der Schiffs-Kommissar von New York das Verlangen des Kapitäns für berechtigt erklärt und die Seeleute für jeden Tag, an dem sie die Arbeit verweigert haben, mit einer Busse des viermaligen Taglohns belegt. Die International Seamen's Union of America hat diese Entscheidung vor dem Gerichtshof angefochten.

Verschiedenes.

Fortschritte der Bestrebungen zur Schaffung einer Gewerkschaftsallianz in England.

(ITF) Die vorgeschlagene neue "Allianz" der Transportarbeiter, Eisenbahner, Bergleute und Metallarbeiter Grossbritanniens macht weitere Fortschritte. Dem Daily Herald zufolge hat eine besondere Delegiertenkonferenz des Lokomotivführer- und Heizerverbandes am 16. September die Exekutive unter allgemeiner Begeisterung ermächtigt, der Allianz beizutreten. Der englische Bergarbeiterverband sowie der Giesserei-Arbeiter-Verband haben den Statutenentwurf bereits gutgeheissen. Eine unter den Mitgliedern des Elektrizitätsarbeiterverbandes vorgenommene Urabstimmung hat eine grosse Mehrheit für das Bündnis ergeben. In der Transport and General Workers' Union ist eine namentliche Abstimmung zur Zeit im Gange. Der Englische Eisenbahnerverband (NUR) ist zum bedingungsweisen Beitritt bereit.