



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

101

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

23.

6. November 1925.

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

Eisenbahner.

Die Deutsche Reichsbahngesellschaft braucht eine Prätorianergarde. (ITF) Da die früher aufgrund einer Verständigung zwischen Reichsbahnverwaltung und Gewerkschaften zur Abwehr illegaler Streiks gebildete Technische Nothilfe bei dem jetzt allenthalben auflebenden Arbeitskonflikten von der Reichsbahngesellschaft nicht zur Abwehr gebraucht werden kann, hat diese in den vergangenen Monaten versucht, eine Schutzgarde aus Gelben zu schaffen. Das Bestreben der Eisenbahnhauptverwaltung ist darauf gerichtet, diese Organisation (sogenannte Personalbetriebshilfe) weiter auszubauen. Darauf weist die nachstehende am 30. September an die Eisenbahndirektionen ergangene Verfügung:

"Zur Abwehr der Streikbewegungen bei der Deutschen Reichsbahn in der letzten Zeit wurde als Ersatz der Ausständigen zuerst die Personalbetriebshilfe herangezogen. Diese Massnahme hat sich bei den politischen und den gewerkschaftlichen Schwierigkeiten, die sich dem Einsatz der technischen Nothilfe im Reichsbahnbetrieb jeweils entgegenstellen, gut bewährt. Bei der derzeitigen Lage der Reichsbahn muss mit weiteren ernstlichen Streiks gerechnet werden. Es ist daher dringend notwendig, den weiteren Ausbau und die systematische Ausbildung der Personalbetriebshilfe, ebenso die sonstigen Streikabwehrmassnahmen (Bahnschutz, Nachrichtendienst) mit Nachdruck zu betreiben. Wir ersuchen die Reichsbahndirektionen, entsprechende Massnahmen sofort zu treffen. Sollten die benötigten Mittel im Rahmen des Wirtschaftsplanes 1925 nicht verfügbar gemacht werden können, so sehen wir alsbald den entsprechenden Anträgen entgegen. Zum 1. November d. J. ist zu berichten, welche Beträge - getrennt für Personalbetriebshilfe einerseits und Bahnschutz usw. andererseits - bereitgestellt wurden, und zum 20. Dezember d. J. ist anzugeben, in welcher Weise sie verwendet worden sind."

Aus dieser Verfügung geht hervor: 1) der Einsatz der technischen Nothilfe gegen den Willen der Gewerkschaften erweist sich als unmöglich; 2) die Eisenbahnverwaltung selbst rechnet mit "weiteren ernstlichen Streiks"; 3) die Eisenbahn-Verwaltung, die jede Forderung des Personals mit dem Hinweis abschlägt, dass die finanzielle Lage des Unternehmens deren Erfüllung verhindert, weiss wohl Mittel aufzubringen, wenn es gilt, sich mit einer Schutzwehr gegen das eigene Personal zu umgeben.- Das Bekanntwerden dieser Verfügung unter der deutschen Eisenbahnerschaft wird sicher die herrschende Erregung noch weiter steigern.

Personalverminderung durch Anwendung der Kunze-Knorrbremse in Deutschland. (ITF) Nach dem Stand vom 1. September 1925 wurden bei der Deutschen Reichsbahn an Güterzugbegleitpersonal (einschliesslich Zugführer, Banlade-, Rangier- und techn. Personal) 29 700 Köpfe gebraucht. Würden die Züge noch mit Handbremse gefahren werden, so wären (einschl. Zugführer usw.) 53 928 Personen erforderlich. Gleichzeitig hat die Einführung der Kunze-Knorrbremse eine Vermehrung des örtlichen Personals auf den Bahnhöfen um 2811 Köpfe notwendig gemacht, sodass sich die Gesamtzahl der bis zum 1. September infolge des Kunze-Knorrbetriebes entbehrlich

gewordenen Arbeitskräfte auf 21 417 vermindert. Gegenüber dem bei Handbremsenbetrieb notwendigen Bestand an Güterzugsbegleitpersonal (einschl. Zugführer, Fahrlado-, Rangier- und techn. Personal) bedeutet das eine Verminderung von nicht weniger als 39,7 Prozent. Lässt man die notwendig gewordene Vermehrung des örtlichen Personals auf den Bahnhöfen ausser Betracht und berücksichtigt man nur die Wirkung des Kunze)Knorrbremsenbetriebs auf den Bestand des Güterzugspersonals selbst, so beträgt die Verminderung 44,9 Prozent. Diese auf Angaben der Deutschen Reichsbahn-Verwaltung gestützten Zahlen entbehren nicht einer gewissen Tragik. Jahrzehnte hindurch hat sich das Eisenbahnpersonal für die Einführung verbesserter Bremsysteme eingesetzt und als diesem Drängen endlich Erfolg gegeben wurde, ist die Eisenbahnerschaft ihr erstes Opfer.

Konflikt auf einer Schweizer Nebenbahn. (ITF) Ein sich seit mehreren Monaten hinschleppender Konflikt auf der Appenzeller-Bahn droht jetzt jeden Tag in einen Streik umzuschlagen. Schon am 1. Januar 1925 hatte die Verwaltung dieser Bahn eine Herabsetzung der Löhne des etwa 100-köpfigen Personals vorgenommen, die inzwischen noch verschärft wurde. Im Sommer ds. Js. erklärte die Gesellschaft, dass sie sich ab 1. Oktober auch zu einer Verminderung des Personals gezwungen sehe. Eine Anzahl dienstälterer Eisenbahner wurde am 30. Juni zum 30. September gekündigt und ausserdem wurden das Lohnabkommen und sämtliche Anstellungsverträge gekündigt. Eine Gutachterkommission, die sich auf Anregung der Bahnverwaltung mit der Lage des Unternehmens beschäftigte und der als Vertreter des Personals der Generalsekretär des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Bratschi, angehörte, wies als Mittel zur Sanierung die Verschmelzung mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn an. Ausdrücklich erklärte der Obmann der Sachverständigenkommission, Direktor Bener von der Rhätischen Bahn, dass die von der Verwaltung verfügten Entlassungen ungerechtfertigt sind und dass diese auf den Kündigungen nur dann beharren könne, wenn sie den Streit mit dem Personal selbst wolle. Wie im Augenblick die Dinge liegen, scheint sich die Direktion der Appenzeller Bahn wenig um die von der Sachverständigenkommission ausgearbeiteten Vorschläge zu kümmern und unbedingt auf ihren eigenen Massnahmen zu bestehen. Mit dem Ausbruch eines Streikes ist daher zu rechnen.

Die Frage der automatischen Kuppelung in der Schweiz. (ITF) Auf eine im Juni seitens des schweizerischen Parlamentsmitgliedes Perrin dem Bundesrat unterbreitete Anfrage, ob er sich bereits mit der Frage der automatischen Kuppelung beschäftigt habe, wurde vom Bundesrat vor kurzem geantwortet, dass die Bestrebungen zur Einführung der automatischen Kuppelung sowohl vom Eisenbahndepartement als von der Generaldirektion der Bundesbahnen schon seit Jahren mit grösster Aufmerksamkeit verfolgt werden. Die Einführung könne indessen nur dann erfolgen, wenn auch die ausländischen Bahnverwaltungen, deren Wagen auf dem Schweizerischen Eisenbahnnetz verkehren, ihr Rollmaterial mit der gleichen Kuppelung ausrüsten. Die bisherigen Beratungen des technischen Ausschusses des internationalen Verbandes der Eisenbahnverwaltungen hätten gezeigt, dass dies auf grosse Schwierigkeiten stösst. Erstens seien die Kosten einer solchen Aenderung des Rollmaterials sehr beträchtlich und ausserdem sei es ausserordentlich schwer, sich international auf eine bestimmte Bauart der Kuppelung, für welche Vorschläge aus verschiedenen Ländern vorliegen, zu einigen. "Wir würden es begrüessen", so schliesst die Erklärung des Bundesrats, "wenn trotzdem möglichst bald eine Verständigung erzielt werden könnte, und wir suchen diese nach Möglichkeit zu fördern." Die Kosten, die allein den Schweizerischen Bundesbahnen durch die Einführung der automatischen Kuppelung verursacht würden, werden auf etwa 60 Millionen Franken veranschlagt.

Der französische Eisenbahnerverband fordert Erhöhung der Löhne und Gehälter. (ITF) Der französische Eisenbahnerverband (C.G.T.) hat Mitte Oktober ein Schreiben an sämtliche Eisenbahndirektionen gerichtet und darin unter Hinweis auf die eingetretene Teuerung eine Erhöhung der Löhne und Gehälter für sämtliche Personalgruppen gefordert. Ferner wurden die Eisenbahndirektionen ersucht, bis zur endgültigen Regelung der neuen Lohnsätze einen Vorschuss von monatlich 100 Franken auszuzahlen und zwar erstmalig am 1. November. Schliesslich wird in dem Schreiben auch die Einführung einer gleitenden Lohnskala angerogt.

Das Budget der Dänischen Staatseisenbahnen für 1926/27. (ITF)
Der dänische Finanzminister hat beantragt, für das kommende Betriebsjahr der Eisenbahnen einen Betrag von 19,3 Millionen Kronen anzuweisen gegen 24,4 Millionen Kr. im vergangenen Jahr. Die Herabsetzung des Betrages gründet sich auf erwartete Mehreinnahmen aus dem Personenverkehr und der Beförderung von Poststücken. Ausserdem ist eine Herabsetzung des Personals vorgesehen. Die Zahl der Assistenten soll um 162, des Kanzleipersonals um 80, des Zugspersonals um 71, die Zahl der Gepäckträger um 163 und der Eisenbahnarbeiter um 82 vermindert werden.

Die gesamte Lohnsumme für das kommende Betriebsjahr ist auf 67,5 Millionen Kr. gegenüber 65,5 Millionen Kronen für das laufende Jahr festgesetzt. Hiervon entfallen auf: feste Gehälter 38,8, Alterszulage 6,7, persönliche Zulagen 0,2, Ortszulagen 4,7, Teuerungszulage 10,7 und auf die sogenannte Konjunkturzulage (eine Art Gratifikation) 9,2 Mill. Kronen. (Übernommen aus "Signalen", Stockh.)

"Stay-In-Strike" britischer Werkstättenarbeiter. (ITF) Als Protest gegen die Einstellung eines Vorarbeiters sind 5000 Arbeiter der Wagenwerkstätte der London, Midland and Scottish Railway in Wolverhampton Ende Oktober in einen sogenannten "Stay-In-Strike" getreten. Die Arbeiter erschienen pünktlich am Arbeitsplatz, weigerten aber zu arbeiten. Die Gesellschaft sperrte hierauf die Leute aus. Der Konflikt wurde am 2. November beendet und zwar aufgrund des Versprechens der Gesellschaft, dass sie die Streikursache untersuchen werde und dass keine Massregelungen erfolgen.

Streik amerikanischer Lokomotivführer und Heizer. (ITF) Am 15. Oktober traten die Lokomotivführer und Heizer der Western Maryland Railroad in Streik, um die Zahlung derselben Lohnsätze wie bei den andern Eisenbahnen I. Klasse in den Vereinigten Staaten zu erzwingen. Es wird berichtet, dass 96% des Lokomotivpersonals dem Streikaufruf folgten. Der Streikausbruch ist dadurch beschleunigt worden, dass die Gesellschaft versuchte, das Personal schriftlich zur Anerkennung der von der Gesellschaft festgesetzten Lohnsätze zu verpflichten und dass 36 Leute, die diese Verpflichtung verweigerten, entlassen wurden.

Streik amerikanischer Eisenbahn-Telegraphisten. (ITF) 1200 Telegraphisten der Atlantic Coast Railroad (Ver. Staaten) sind in Befolgung eines Appells des Eisenbahn-Telegraphisten-Verbandes am 19. Oktober in den Ausstand getreten. Der Streik hat folgende Vorgeschichte: Im Februar ds. Js. hat die genannte Gewerkschaft gefordert, dass die Stundenlöhne um 7 Cents erhöht und 15 Tage Urlaub im Jahr gewährt werden. Diese Forderung kam vor kurzem vor das Railroad Labor Board (Eisenbahn-Lohnamt) und wurde von diesem abgewiesen.

Australische Eisenbahner fordern die Arbeitswoche von 36 3/4 Stunden. (ITF) Die Sektion Queensland des Australischen Eisenbahnerverbandes hat die Wiedereinführung der 36 3/4-stündigen Arbeitswoche gefordert, die vor 1921 für das Kanzleipersonal bestand. Die Angelegenheit ist jetzt dem Schiedsgericht unterbreitet. Die gegenwärtige wöchentliche Arbeitszeit beträgt 39 1/4 Stunden.

Transportarbeiter.

Abschluss des neuen Reichsmanteltarifvertrags für kommunale Strassenbahnen in Deutschland. (ITF) Wie zu erwarten war, ist der am 30. September 1925 im Reichsarbeitsministerium gefällte Schiedsspruch betr. den Reichsmanteltarifvertrag für kommunale Strassenbahnen in einer Urabstimmung der Belegschaften beinahe einstimmig abgelehnt worden. Dagegen hat der Reichsarbeitsgeberverband, Deutscher Gemeinden und Kommunalverbände dem Reichsarbeitsministerium die Annahme des Schiedsspruches mitgeteilt und die Verbindlichkeitserklärung beantragt. Bei den hierauf erneut anberaumten Verhandlungen im Reichsarbeitsministerium versuchten die Gewerkschaftsvertreter nochmals, Verbesserungen durchzusetzen, konnten aber nur eine klarere Fassung des Arbeitszeitparagraphen erreichen, dessen wichtigste Bestimmungen nunmehr wie folgt lauten:

1) die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit (ausschliesslich der Wendezeiten an den Endhaltstellen) beträgt 8 Stunden.

Wendezeiten an den Endhaltstellen werden, soweit sie durchschnittlich mehr als 5 Minuten auf die Stunde reiner Fahrzeit betragen, mit 30 v.H. vergütet.

Die Dienstschichten werden wie folgt geregelt:

Die Dienstschicht (Arbeitszeit, Pausen und Wendezeiten an den Endhaltestellen) soll in der Regel innerhalb eines Zeitraumes von 14 Stunden liegen, die Ruhezeit zwischen zwei Dienstschichten mindestens 8 Stunden betragen.

Für Vorbereitungs- und Abschlussdienstleistungen werden dem Fahrer 10 Minuten, dem Schaffner 15 Minuten je Dienstschicht als Arbeitszeit vergütet.

Diese neue Fassung ist so zu verstehen, dass die Arbeitszeit einschliesslich der Anrechnung und Bezahlung der Wartezeiten an den Endhaltestellen entsprechend der bisherigen Regelung in den einzelnen Orten unverändert bleibt. Das bedeutet praktisch, dass der neue Reichsmanteltarif nicht zu Verschlechterungen bestehender lokaler Bestimmungen verwendet werden darf.

Da bei Ablehnung dieser Fassung mit der Verbindlichkeitsklärung des ursprünglichen Schiedsspruches gerechnet werden musste, haben die Gewerkschaftsvertreter in der Verhandlungskommission die Zustimmung gegeben. Damit sind die Arbeitsverhältnisse bei den kommunalen Strassenbahnen auf ein weiteres Jahr geregelt. Das bezieht sich indessen nur auf die Bestimmungen des Manteltarifvertrags. Eine Reihe von Einzelfragen wird nach wie vor durch Bezirk- und Lokalverträge geregelt, was die Möglichkeit von Konflikten in diesem Rahmen offen lässt. Derartige Konflikte sind im Augenblicke in einer Reihe von Orten in der Schwebe und haben besonders in Rheinland-Westfalen zu Arbeitsniederlegungen geführt.

Verschmelzung einer englischen Gewerkschaft mit dem engl. Transportarbeiterverband. (ITF) Bei einer Abstimmung unter den Mitgliedern der National Union of Enginemen, Firemen, Mechanics and Electrical Workers, an der 80 Prozent teilnahmen, haben 76% zugunsten einer Verschmelzung des Verbandes mit der Transport and General Workers' Union gestimmt. Hierdurch wird sich die Mitgliedschaft des genannten Verbandes um 25 000 erhöhen. Beide Organisationen sind der I.T.F. angeschlossen.

Konflikt im Transportgewerbe in Norwegen. (ITF) Am 1. November lief das Abkommen für etwa 4000 norwegische Transportarbeiter ab. Verhandlungen, die am 26. Oktober zwischen Gewerkschaften und Unternehmen stattfanden, wurden ergebnislos abgebrochen, da die Unternehmer eine wesentliche Herabsetzung der Löhne forderten. Hierauf hat der Unternehmerverband dem norwegischen Transportarbeiterbund mitgeteilt, dass die Unternehmer die von ihnen vorgeschlagene Lohnregelung ab 1. November in Kraft treten lassen werden. Der norwegische Transportarbeiterverband hat diese Mitteilung mit der Ankündigung des Streiks beantwortet. Inzwischen hat der Schiedsrichter beide Parteien zu neuen Verhandlungen eingeladen und den Eintritt in den Streik bis dahin untersagt.

S e e l e u t e .

Erhöhung der Heuern der deutschen Seeleute. (ITF) Die Heuerverträge für die deutsche Seeschifffahrt waren von dem Deutschen Verkehrsbund (Reichsabteilung Seeleute) zum 30. September gekündigt worden. Verhandlungen mit den Reedern über die von den Seeleuten gestellten Forderungen scheiterten, weshalb auf Ersuchen der Gewerkschaft eine Schlichtkammer eingesetzt wurde. Auch diese konnte eine Einigung nicht erzielen, da ein Vorschlag des unparteiischen Vorsitzenden der Schlichtkammer, die Heuern allgemein um 5 Prozent zu erhöhen, sowohl von den Reedern als den Seeleuten abgelehnt wurde. Schliesslich wurde ein Schiedsspruch im Sinne des Vorschlages des Vorsitzenden gefällt und verbindlich erklärt. Es erhalten nunmehr:

<u>Im Deckdienst:</u>	<u>Grosse Fahrt:</u>	<u>Nord- und Ostseefahrt:</u>
1. Offizier	M. 280.-	M. 216.-
4. "	" 132.-	-
<u>Im Maschinendienst:</u>		
1. Offizier	" 410.-	" 284.-
4. "	" 168.-	-
Bootsmann	" 116.-	" 116.-
Vollmatrose	" 93.-	" 93.-
Leichtmatrose	" 50.-	" 50.-
Jungenbühner	" 35.-	" 35.-
Jungen	" 26.-	" 26.-

Heizer	M. 106.-	M. 106.-
Trimmer	" 90.-	" 90.-
Köche	" 117.-	" 117.-

Das Verpflegungsgeld beträgt M.1.95. Bei ambulanter Krankenbehandlung, in Urlaubsfällen und falls nicht an Bord gekocht wird M.2.50. Bei ambulanter Krankenbehandlung ohne Bezug von Hauer M.3.00.

Diese Regelung betrifft die Besatzungen von Schiffen über 100 BRT mit Ausnahme von Fischerei- und Bergungsfahrzeugen, Schleppern und Leichtern.

<u>Im Seeschlepperdienst erhalten:</u>		<u>Kleine Fahrt.</u>	<u>Nahfahrt & Küstenf.</u>
Kapitän	M. 210.-	M. 205.-	
1. Steuermann	" 163.-	" 150.-	
2. Steuermann	" 131.-	" -	
1. Maschinist	" 205.-	" 200.-	
2. "	" 163.-	" 150.-	
3. "	" 131.-	" -	

Mannschaften (im Seeschlepper- und Leichterdienst)

Koch und Leichtmatrose	M. 50.-	Vollmatrose	M. 92.-
Leichtmatrose	" 44.-	Heizer	" 99.-

Die neue Heuerregelung gilt vom 1. Oktober 1925 bis 31. März 1926.

Der Streik britischer Seeleute. (ITF) Der Streik englischer Seeleute dauert in Australien, wenn auch in vermindertem Umfange, noch immer fort. In Fremantle (Australien) griff die Polizei ein, 100 Personen wurden verhaftet und mehrere verwundet. Auch in Südafrika, wo der Streik allgemein beendet zu sein schien, bleiben Seeleute im Ausstand beharren.

Eine Folgeerscheinung des britischen Seeleutestreiks ist die Gründung eines neuen Seeleuteverbandes in London unter dem Namen United Seamen's Union. Es wird berichtet, dass dieser Verband sich mit der Australian Seamen's Union verbinden soll. Gleichzeitig kommt aus Australien die Meldung, dass dort eine "Federated Seamen's Union of Great Britain and Ireland" gegründet worden ist und dass Walsh von der Australischen Seeleute-Union die Präsidentschaft übernehmen soll. So scheint der Seeleutekonflikt zu einer weiteren organisatorischen Zersplitterung der britischen Seeleute zu führen.

Die Amalgamated Marine Workers' Union wünscht dem Joint Maritime Board beizutreten. (ITF) Die Amalgamated Marine Workers' Union Englands hat die Absicht ausgesprochen, um eine Vertretung in dem Joint Maritime Board zu ersuchen.

Englische Marconisten streiken. (ITF) Infolge der Entlassung von neun älteren Marconisten und der Weigerung der Gesellschaft, eine Aussprache mit Vertretern der Association of Wireless and Cable Telegraphists zu haben, sind 150 Angestellte der Marconi-Gesellschaft am 2. November in den Ausstand getreten. Die Marconisten in Liverpool und Manchester wurden angewiesen, sich dem Streik anzuschließen.

Bevorstehende Kündigung des Abkommens im norwegischen Schiffahrtsbetrieb. (ITF) Die Reedervereinigung von Oslo hat kürzlich die norwegische Reedervereinigung ersucht, alle durch sie geschlossene Uebereinkünfte mit den Seeleuten zu kündigen. Kurz darauf wurde auch das Abkommen mit den Schiffen (Kapitäne) gekündigt. In Norwegen erblickt man hierin die Einleitung einer allgemeinen Kampagne der Reeder. Die Uebereinkunft mit den Seeleuten läuft indes erst am 31. März des folgenden Jahres ab.

Vermehrung und technische Vervollkommenung der belgischen "Roten Flotte". (ITF) Die Arbeitergenossenschaft "Armement Ostendais", bekannt unter dem Namen "Die Rote Flotte" (Sitz Gent), die sich in den vier Jahren ihres Bestehens zu den weitaus bedeutendsten Fisch-Reedereien Belgiens entwickelt hat, konnte Ende Oktober ihre Flotte um drei weitere Schiffe vermehren, wodurch sie die Zahl ihrer Schiffe auf zwanzig erhöht hat. Die "Rote Flotte" ist auch technisch die best ausgerüstete des Landes. Auf einem der Schiffe

wurden kürzlich Versuche mit drahtloser Telephonie unternommen, die in jeder Hinsicht befriedigten. Die Fischerei hat mit dem Kapitän eines auf Fischfang ausgefahrenen Schiffes auf eine Entfernung von 180 Kilometer sprechen können. Die Direktion der Roten Flotte hat aufgrund dieser Versuchsergebnisse beschlossen, alle ihre Schiffe mit drahtloser Telephonie auszustatten.

Neuregelung der Fangergebnis-Anteile in Boulogne-sur Mer. (ITF)

Aufgrund eines Schiedsspruches wurden die Fangergebnis-Anteile der Matrosen für die Reedereien von Boulogne-sur-Mer wie folgt abgeändert:

3	pro	Mille	vom	monatlichen	Fangerlös	zwischen	0	und	50	000	Franken
4	"	"	"	"	"	"	30	und	60	000	"
5	"	"	"	"	"	"	60	und	80	000	"
6	"	"	"	"	"	"	80	und	100	000	"
7	"	"	"	"	"	"	über 100 000 Franken.				

Der garantierte Mindestanteil ist Frs.180 pro Monat.

Die Verpflegungsentschädigung am Lande ist auf Frs.9.- pro Tag festgesetzt. Der in ein Krankenhaus aufgenommene Matrose erhält nur seinen festen Lohn von Frs.10.- pro Tag. Im Wohnort in ambulanter Behandlung stehende Matrosen erhalten ausser dem festen Lohn eine Entschädigung von Frs. 6,50 pro Tag.

Die neue Regelung ist am 1. September in Kraft getreten und läuft bis 1. Februar 1926.

Die holländischen Reeder wollen die Arbeitsbedingungen der Seeleute verschlechtern. (ITF)

Am 4. November hat in Rotterdam eine Besprechung zwischen Vertretern des Zentralen Transportarbeiterbundes und der Reedervereinigung stattgefunden. In dieser von den Reedern nachgesuchten Zusammenkunft wiesen die Unternehmer auf die Schwierigkeiten des holländischen Schifffahrtbetriebes hin und betonten die Notwendigkeit, die Betriebskosten herabzusetzen, da andernfalls Gefahr bestünde, dass eine grosse Zahl von Schiffen stillgelegt werden müsste. Als eine der notwendigen Massnahmen wurde die Herabsetzung der Heuern und der Ueberstundenvergütung bezeichnet. Die Vertreter der Seeleute erklärten demgegenüber, dass eine derartige Massnahme abgelehnt werden müsste, da schon die gegenwärtige Lohnregelung den Seeleuten das Existenzminimum nicht sichere und es daher eher gerechtfertigt wäre, für eine Erhöhung der Heuern einzutreten. Ferner verlangten die Reeder eine Verlängerung der Arbeitszeit der Seeleute auf See und zwar soll diese auf grosser Fahrt von 12 auf 13½ Stunden täglich ausgedehnt werden. Auch dieser Vorschlag der Reeder wurde abgewiesen. Eine Verständigung der Parteien kam nicht zustande.

Ein Seeleutestreik auf Sumatra. (ITF)

Am 3. Oktober sind die Seeleute einer Reederei in Belawan (Sumatra) in Ausstand getreten. Den Streikenden schloss sich auch das Personal der S.M. Nederland in Belawan und zwei Tage hernach auch der grösste Teil des Hafens- und Zollpersonals an. Im Zusammenhang hiermit sind der Vorsitzende der Kommunistischen Partei von Medan sowie drei Einheimische, die den Streik organisiert haben sollen, verhaftet worden. Ueber die Ursachen des Streiks wird nur berichtet, dass die Seeleute geweigert haben, Ladearbeiten zu verrichten. Das europäische und einheimische Beamtenpersonal ist am dem Streik nicht beteiligt.

V e r s c h i e d e n e s .

Umfang der Arbeitskonflikte und Bewegung der Löhne in Grossbritannien während 1925. (ITF)

Nach den Aufzeichnungen der Ministry of Labour Gazette haben in den ersten neun Monaten 1925 452 Streiks oder Aussperrungen stattgefunden, an denen 373 000 Personen beteiligt waren. Die Zahl der hierdurch verloren gegangenen Arbeitstage ist 6,068 000. (Diese Zahlen lassen den Seeleutestreik, für den gegenwärtig noch keine verlässliche Angaben vorliegen, ausser Betracht). Für die entsprechende Zeit des Jahres 1924 ist die Zahl der Arbeitskonflikte 533, die Zahl der beteiligten Personen 565000 und die Zahl der verloren gegangenen Arbeitstage 7 658 000.

Für 835 000 Personen sind in den ersten neun Monaten 1925 Lohnerhöhungen im Gesamtbetrage von wöchentlich 76 000 £, für 967 000 Personen Lohnherabsetzungen im Gesamtbetrage von wöchentlich 152 200 £ gemeldet. Sonach hätte sich in den von der Statistik der Ministry of Labour Gazette umfassten Industrien während der ersten neun Monate 1925 die Wochenlohnsumme um 76 200 £ vermindert. Das Transportgewerbe ist an den Lohnveränderungen wie folgt beteiligt: 211 000 Personen erhielten eine Vermehrung der Wochenlohnsumme um 13 100 £, 151 000 Personen eine Verminderung der Wochenlohnsumme um 40 400 £.

In der entsprechenden Zeit des Jahres 1924 hat eine Erhöhung der Wochenlohnsumme für etwa 2 660 000 Personen aller berücksichtigten Industrien um rund 560 000 £, und eine Verminderung der Wochenlohnsumme für etwa 635 000 Personen um 72 000 £ stattgefunden.

Die Pressefreiheit in Palästina. (ITF) Das Zentralkomitee der Organisation der Eisenbahner, Post- und Telegraphenarbeiter Palästinas ist verfolgt worden, weil es die offizielle Verbandszeitung erscheinen liess, ohne hierfür zuvor die Erlaubnis erlangt zu haben. Drei Mitglieder des Komitees wurden verhaftet, inzwischen aber wieder freigelassen.

Gewerkschaftsbündnis in Grossbritannien. (ITF) Die Bewegung zur Schaffung eines grossen gewerkschaftlichen Bündnisses in Grossbritannien macht weiter Fortschritte. Die Transport and General Workers' Union meldet, dass die Abstimmung der Sektionen eine erdrückende Mehrheit zugunsten der Statutenänderung ergab, die erforderlich ist, um dem Bündnis beizutreten. Andere Gewerkschaften, deren Mitglieder bereits zugunsten des Bündnisses entschieden haben, sind: der Bergarbeiterverband, der Verband der Lokomotivführer und Heizer, der Giessereiarbeiter-Verband und der Elektriker-Verband. Die Vereinigung der Eisen- und Stahlarbeiter, der Metallarbeiterverband (Amalgamated Engineering Union) und der Eisenbahnerverband (N.U.R.) haben einige Zusätze zu dem vorgeschlagenen Vertragstext beantragt. Eine Vorstandskonferenz der beteiligten Gewerkschaften findet am 5. November statt.

Bestrebungen zur Schaffung einer Einheitsorganisation. (ITF) ^{in Australien.} Die Bestrebungen zur Bildung einer einheitlichen Organisation für alle Personalgruppen des Transportbetriebes führten kürzlich in Queensland zu einem neuen Fortschritt. Eine Delegiertenkonferenz der Hafnarbeiterorganisationen dieses Staates nahm eine Resolution an, die sich für die Vereinigung der Eisenbahner, Seeleute und Hafnarbeiter in einer einheitlichen Organisation aussprach. Vorläufige Satzungen sind bereits angenommen worden. Die föderalen Leitungen des Hafnarbeiterverbandes und des Australischen Eisenbahnerverbandes heissen diese Entscheidungen gut, obgleich beide vorgezogen haben würden, dass der Schritt in dieser Richtung auf föderaler und nicht nur auf einzelstaatlicher Grundlage erfolgt wäre.

Der Schiffsbau im III. Quartal 1925. (ITF) Zufolge dem neusten Schiffsbau-Ausweis von Lloyd's Register waren Ende September insgesamt 2 206 905 Tonnen im Bau, was gegenüber dem zweiten Quartal eine Abnahme um 162 926 t und gegenüber dem höchsten Vorkriegsrekord (30. Juni 1913) eine Abnahme um 1 239 653 t bedeutet. Die Tonnage der im Bau befindlichen Motorschiffe betrug 1 088 888 t, die der im Bau befindlichen Dampfschiffe 1 090 456 Tonnen.