

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

Nr. 13

Amsterdam, den 1. Juli 1927

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

Allgemeines.

Die III. Balkan-Konferenz der I.T.F. (ITF) Am 4. Juni fand - wie schon berichtet - unter Leitung von Edo Fimmen in Laibach die III. Balkan-Konferenz der I.T.F. statt. An dieser Konferenz nahmen ausser allen Delegierten des am vorausgegangenen Tage stattgefundenen Kongresses des Jugoslawischen Eisenbahnerverbandes Vertreter der Transportarbeiterorganisation von Rumänien, des Eisenbahnerverbandes von Bulgarien, das Mitglied des Generalrats der I.T.F., Maxamin, als Vertreter des polnischen Eisenbahnerverbandes und ferner 10 Vertreter des Eisenbahner- sowie des Transportarbeiterverbandes von Oesterreich teil. Die Vertreter der griechischen Eisenbahnerorganisation waren infolge in ihrem Land ausgebrochener Wirren im letzten Augenblick verhindert worden, die Reise nach Laibach anzutreten.

Die Konferenz hiess den Tätigkeitsbericht des Sekretariats unserer Balkanföderation, den Kamerad Issaieff schriftlich unterbreitet hatte, einstimmig gut.

Die Vertreter der verschiedenen Organisationen gaben eine ausführliche Darstellung der politischen und ökonomischen Lage im ihrem Lande. Für die bulgarischen Eisenbahner sprach Makarief der insbesondere auf die in den Balkanländern stets drohende Kriegsgefahr hinwies. Für die rumänischen Hafenarbeiter sprach Baliuan für die jugoslawischen Seeleute Kam. Poppel, während Kam. Stanko ein prächtiges Referat über die Lage der jugoslawischen Eisenbahner hielt.

Fimmen hielt ein ausführliches Referat über die Koalitionsfreiheit und die Haltung der Behörden in den Balkanstaaten. Einstimmig nahm die Konferenz eine Resolution an, worin gegen alle Unterdrückung und Verfolgung der Gewerkschaften protestiert und volle und uneingeschränkte Freiheit der Organisation und der Aktion für die Arbeiter auf dem Balkan verlangt wird. Gleichzeitig wurden allgemeine Richtlinien für die weitere Tätigkeit der Balkanföderation und der ihr angeschlossenen Organisationen aufgestellt.

Die Konferenz bildete eine erfreuliche Demonstration der wachsenden Kraft unserer Organisationen auf dem Balkan. In allen Ländern des Balkans sind ohne Ausnahme die der I.T.F. angeschlossenen Organisationen die stärksten und am besten funktionierenden, und in jeder Hinsicht ein Vorbild für die übrigen. Durch das Mittel der Balkan-Föderation bilden sie innerhalb der I.T.F. ein festes Bollwerk zur Verteidigung der Rechte und der Interessen aller Arbeiter auf dem Balkan.

Im Anschluss an die Konferenz fand am 5. Juni eine grosse Arbeiterdemonstration statt. Etwa 8000 Arbeiter und Arbeiterinnen aus Laibach und aus vielen andern Orten Jugoslawiens, zum grössten Teil Eisenbahnbedienstete, zogen mit Musikkapellen und roten Fahnen durch die Stadt. Die Demonstration wurde durch ein grosses Meeting unter freiem Himmel abgeschlossen, bei dem die ausländischen Delegierten kurze Begrüssungsansprachen hielten und zwei jugoslawische Kameraden und Edo Fimmen Reden zugunsten der Einheit der Arbeiterklasse hielten, wobei insbesondere auf die drohende Kriegsgefahr hingewiesen wurde.

Ogleich sich niemand durch die quasi-Freisinnigkeit, mit der die jugoslawische Regierung Demonstration und Meeting zulässig, täuschen liess -- der unmittelbar nach der im vergangenen Jahre stattgefundenen Balkankonferenz des I.G.B. wieder eingesetzt

weisse Terror in Bulgarien beweist, was solche plötzlich zur Schau getragene Freisinnigkeit wert ist -- schöpfen alle aus der machtvollen Kundgebung neuen Mut und neues Vertrauen für den Kampf um die vollständige Befreiung der Arbeiterklasse.

Eisenbahner.

Herausfordernde Haltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft gegenüber den Reichsbahnbeamten. (ITF) Seit über zwei Jahren wies die Reichsbahnverwaltung alle Forderungen auf eine Herabsetzung der Arbeitszeiten für die Reichsbahnbeamten unter Verweisung auf eine in 1925 aufgestellte Dienstdauerstatistik zurück. Aber diese Statistik erwies sich als ein sehr schlechtes Argument in den Händen der Reichsbahn, denn u.a. ergab sich aus ihr, dass etwa 35 % des gesamten Betriebs- und Verkehrspersonals eine reine planmässige Arbeitszeit von 54 bis 60 Stunden in einem siebtägigen Zeitraum geleistet haben und dass etwa 40 % des gesamten Betriebspersonals im selben Zeitraum Dienstschichtzeiten von 61 bis 72 Stunden hatten und dass die planmässige Dienstschichtzeit für 30.000 Bedienstete das ganze Jahr hindurch nicht weniger als 73 bis 92 Stunden umspannte. Die Ergebnisse dieser offiziellen Erhebung sind denn auch seitens der Eisenbahnergewerkschaften ergiebig ausgenützt worden, um die Notwendigkeit einer Herabsetzung der Dienstzeiten darzutun. Sogar die Reichsbahnverwaltung musste schliesslich erkennen, dass die Dienstdauerstatistik die Oeffentlichkeit keineswegs günstig für sie stimmte. Aber die Folgerungen, die die Reichsbahnverwaltung aus dieser Erkenntnis zieht, decken sich nicht mit denen der Gewerkschaften. Weit davon entfernt, die Dienstschichtzeiten herabzusetzen, weist sie in einer am 17. Mai erlassenen Verfügung die Eisenbahndirektionen an, die für das Personal geltenden Dienstpläne einer Nachprüfung in der Weise zu unterziehen, dass die Arbeitszeitwerte herabgedrückt werden. Mit andern Worten: Die Reichsbahnverwaltung sieht ein, dass sie mit ihrer eigenen Dienstdauerstatistik keine Seide spinnen kann und will ... darum eine Verbesserung der Statistik durch eine niedrigere Bewertung der Arbeitszeiten vornehmen. Nicht daran liegt es ihr, dem Personal Erleichterungen zu sichern, sondern die Grundlagen für eine die Oeffentlichkeit besser täuschende Dienstdauerstatistik zu schaffen. Mit Recht erblickt daher das Organ des Einheitsverbandes in dieser Verfügung einen Sabotageakt der Reichsbahnhauptverwaltung.

Eine seltsame Entscheidung des Obersten Oesterreichischen Gerichtshofes. (ITF) Eine seltsame Entscheidung in einer prinzipiell wichtigen Frage wurde dieser Tage vom Obersten Oesterreichischen Gerichtshof gefällt. Ein bei einem Zusammenstoss erwerbsunfähig gewordener Eisenbahnbeamter hatte gegen die Bahnverwaltung Klage auf Schadenersatz gestellt, weil diese die im Unfallversicherungsgesetz vorgeschriebene Anzeige des Unfalls bei der Unfallversicherung unterlassen hatte und ihm von letzterer mit Hinweis auf die unterlassene Anzeige die Gewährung von Unfallrente verweigert worden war. Ausdrücklich schreibt das Unfallversicherungsgesetz vor, dass der Arbeitgeber verpflichtet ist, die Unfallanzeige zu erstatten. Wurde diese Pflicht nicht eingehalten, so erkannte die Spruchpraxis der Gerichte bisher stets die Schadenhaftung des Betriebsunternehmers gegenüber dem geschädigten Bediensteten an. Die Entscheidung des Obersten Oesterreichischen Gerichtshofes stellt sich nun dieser Spruchpraxis der Gerichte bewusst entgegen und führt eine völlig neuartige Interpretierung des Unfallversicherungsgesetzes ein, indem eine Haftbarkeit der Bahnverwaltung für die Folgen der Unterlassung der ihr zur Pflicht gemachten Unfallanzeige verneint wird. Der Oberste Gerichtshof stützt diese Auffassung einmal darauf, dass im Unfallversicherungsgesetz eine solche Haftung nicht ausgesprochen ist und aus dem Schweigen des Gesetzes auch nicht abgeleitet werden kann, und zweitens auf den Umstand, dass das Unfallversicherungsgesetz dem Arbeiter das Recht zuspricht, selbst seinen Anspruch bei der Versicherungsanstalt anzumelden. "Es ist also", so folgert der Oberste Gerichtshof hieraus, "für den Fall gesorgt, dass der Unternehmer die Anzeige nicht macht und dieser Fall ist durch die Vorschrift gedeckt, dass der Versicherte sie selbst machen dürfte." Der Eisenbahner, das Organ des Oesterreichischen Eisenbahnerverbandes, weist nach, dass diese

Entscheidung in einem Widerspruch zu den Schadenersatz-Bestimmungen des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches steht, und sieht darin einen Versuch, die Unternehmer von den ihnen durch die Sozialgesetzgebung auferlegten Lasten auf Umwegen zu befreien bzw. ihnen die Umgehung der Schutzbestimmungen zu erleichtern. Jedenfalls erhellt die Entscheidung deutlich den reaktionären Kurs, den die österreichische Justiz seit einiger Zeit befolgt.

Cramp über das neue englische Gewerkschaftsgesetz. (ITF) In einer kürzlich in Beckenham stattgefundenen Eisenbahnerversammlung gab Cramp, der industrielle Sekretär des englischen Eisenbahnerverbandes, u. a. folgende Erklärung ab: "Wenn meine Gewerkschaft beschliesst, einen gewissen Kurs einzuschlagen, so werde ich diesen Beschluss ausführen und mich nicht um das Gesetz kümmern, gleichgültig ob dies eine Gefängnisstrafe von zwei Jahren zur Folge hat oder nicht." Die Annahme des Gesetzentwurfes, erklärte Cramp ferner, wird das Ende dieser Regierung derart beschleunigen, dass über kurzem die Arbeiterpartei das Gesetz wieder rückgängig machen kann. Die Regierung hatte kein Mandat für ein derartiges Klassengesetz. Wenn die Gewerkschaften den Wunsch hätten, ihr Haus in Ordnung zu bringen, so würden sie das selber tun und nicht durch eine Regierung. Im allgemeinen, schloss Cramp, bin ich für die Befolgung der Gesetze, aber wenn ein projektiertes Gesetz eine Verletzung der guten Regel und Sitte ist, dann kann man ein solches nicht respektieren.

Eine jugoslawische Regierung verlangt die Aenderung der Statuten des Eisenbahnerverbandes. (ITF) Bekanntlich hat die jugoslawische Regierung die Statuten des jugoslawischen Eisenbahnerverbandes nicht gutgeheissen, wodurch dieser Verband mit der Auflösung bedroht wurde. Seitens der I.T.F. und der ihr angeschlossenen Organisationen ist gegen diese Haltung der jugoslawischen Regierung eine kräftige Agitation geführt worden. Ausserdem ist auch in dem Bericht, den die I.T.F. über das Koalitionsrecht und die Eisenbahnerschaft der 10. Internationalen Arbeitskonferenz vorgelegt hat, auf die Haltung der jugoslawischen Regierung hingewiesen worden. Aus Anlass dieses Berichts hat die jugoslawische Regierung dem Direktor des Internationalen Arbeitsamtes schriftlich mitgeteilt, dass sie die Statuten des Eisenbahnerverbandes gutgeheissen hat, mit Ausnahme einiger Bestimmungen, die noch in Uebereinstimmung mit dem Landesgesetz zu bringen wären.

Unsere jugoslawische Organisation hat von diesem angeblichen Beschluss der Regierung nichts vernommen. Wohl wurde ihr mitgeteilt, dass alles aus den Statuten gestrichen werden müsste, wodurch der Klassencharakter der Organisation unterstrichen wird, sowie alles, was auf die internationale Beziehung zu andern Organisationen Bezug hat.

Unnötig zu sagen, dass die jugoslawische Eisenbahnerorganisation diese Bedingungen nicht erfüllen und dass die I.T.F. mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln den Kameraden in Jugoslawien beistehen wird.

Gehaltserhöhung für das Kanzleipersonal der Baltimore & Ohio-Eisenbahnen. (ITF) Alle Grade, die durch das Abkommen zwischen der Brotherhood of Railway Clerks (Eisenbahnkanzlisten) und der Baltimore & Ohio-Eisenbahn erfasst sind, erhielten ab 1. Mai eine Gehaltserhöhung von fünf %. Diese Erhöhung ist das Ergebnis direkter Verhandlungen, die zwischen den beiden beteiligten Parteien geführt worden sind.

Transportarbeiter.

Entwicklung und Tätigkeit des Deutschen Verkehrsbundes. (ITF) Einem ausführlichen Bericht, den der Vorsitzende des Deutschen Verkehrsbundes, Kam. Schumann, dem geschäftsführenden Vorstand seines Verbandes am 12. Juni unterbreitet hat, sind folgende Mitteilungen entnommen:

Der Mitgliederbestand betrug Ende April 1927 325 000 gegen 313 000 Ende 1926 und 289 455 Ende 1925. Ende 1926 waren 23 535 Mitglieder erwerbslos. Diese Zahl hob sich im Februar auf rund 27.000 und ging bis Mai 1927 auf 19 799 zurück.

An Unterstützungen zahlte der Deutsche Verkehrsbund in 1926 alles in allem 2 563 300 M aus. Hiervon entfielen auf Arbeitslosenunterstützung 868 956, auf Krankenunterstützung 824 339, auf Todesfallsunterstützung 160 298, auf Notfallunterstützung 355 842 und auf Rechtsschutz 125 704 M. Im ersten Quartal 1927 wurden insgesamt 796 000 an Unterstützungen ausbezahlt.

Eine bedeutende Vermehrung erfuhren die Ausgaben für die Presse des Verbandes. Sie beliefen sich im ersten Quartal 1927 auf 140 000 M gegen 104 000 M im ersten Quartal 1926 und nur 23 000 M im ersten Quartal 1924. Die Erklärung hierfür ist darin zu suchen, dass die Presse des Verbandes in der letzten Zeit bedeutend ausgebaut worden ist. Die Gesamtauflage aller vom Verband herausgegebenen (fünf) Zeitungen beträgt gegenwärtig 400 000 Exemplare, wovon auf das Organ "Deutscher Verkehrsbund", das jedem Mitglied ausser seinem Fachorgan zusteht, 240 000 Exemplare entfallen.

Ungeachtet dieser starken Ausgabensteigerung zeigen die Kassenverhältnisse des Verbandes eine befriedigende Entwicklung. Die Durchschnittshöhe des einzelnen Beitrags betrug im ersten Quartal 1927 81 Pfg. gegen nur 42,7 Pfg. im Beginn 1924.

Die Streikausgaben beliefen sich während 1926 auf 66 000 M. Die meisten Lohnbewegungen konnten ohne Arbeitseinstellung durchgeführt werden. Die gleiche Erscheinung ist für die ersten fünf Monate 1927 festzustellen. In diesem Zeitabschnitt fanden insgesamt 543 Lohnbewegungen ohne Arbeitseinstellung statt. Von diesen waren 528 Angriffs- und 15 Abwehrbewegungen. Die Gesamtbeteiligung an diesen Bewegungen betrug 180 136 Personen. Ausser Verbesserungen der Mantelverträge wurde eine Lohnzulage von 588 000 M erzielt, was pro Beteiligten im Durchschnitt einer Wochenloohnerhöhung von 3,65 M entspricht. Im ganzen fanden in den ersten fünf Monaten dieses Jahres 20 Streiks und Aussperrungen statt.

Am Schlusse seines Berichts berichtete Schumann über den gegenwärtigen Stand der zwecks Zusammenschluss mit dem Einheitsverband der Eisenbahner, dem Staats- und Gemeindearbeiterverband und dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer geführten Verhandlungen. Hierbei erklärte Schumann u.a.: Wir erachten den Zeitpunkt für gekommen, das Organisationsproblem endlich aus der Sphäre der rein akademischen Diskussion herauszuheben und der positiven Lösung entgegenzuführen. Die Entwicklung der wirtschaftspolitischen Verhältnisse drängt immer mehr dazu. Und schliesslich hat die grosse Mehrheit der Befürworter des Zusammenschlusses das Recht, zu verlangen, dass eine etwa vorhandene Minderheit, die aus irgendwelchen Motiven den notwendigen Zeiterfordernissen nicht Rechnung tragen will, sich der besseren Einsicht fügt."

Als Tagungsort für den im nächsten Jahre stattfindenden Bundestag wurde Leipzig bestimmt.

Beilegung des Konfliktes bei den Strassenbahnen in Antwerpen. Zwischen der Strassenbahngesellschaft von Antwerpen und dem Belgischen Strassenbahnerverband kam eine Verständigung zustande. Die von der Gesellschaft wegen Beteiligung am Streik des Dienstes entlassenen Angestellten wurden sofort wieder eingestellt, während die Lohnfrage selbst innerhalb einer bestimmten Frist gelöst werden soll.

Bewegung in der Deutschen Binnenschifffahrt. (ITF) Die Bewegung in der deutschen Binnenschifffahrt nimmt -- wie dem Berliner Vorwärts berichtet wird -- einen immer weiteren Umfang an. Allerorts rühren sich die Schiffsmannschaften, um ihre Lage zu verbessern. In allen Häfen finden Versammlungen statt. Bisher wurden fast sämtliche Tarife gekündigt. Auch das Deck- und Maschinenpersonal der Fahrzeuge der Westdeutschen Kanalschifffahrt hat die Kündigung seines Tarifvertrages beschlossen, der am 30. Juni abläuft. Das Personal der staatlichen Schleppämter Duisburg, Ruhrort und Hannover hat in mehreren Versammlungen einstimmig beschlossen, seinen Tarifvertrag zu kündigen und vom Reichsverkehrsministerium die gleiche Behandlung, wie sie den übrigen Staatsarbeitern zuteil wird, zu verlangen, vor allem Verkürzung der Arbeitszeit und Bezahlung der Ueberarbeit nach Ablauf der achtstündigen Arbeitszeit.

Das Personal ist sehr erbittert, weil der Reichsverkehrsminister einen Schiedsspruch abgelehnt hat, der eine Erhöhung der Löhne um 2,50 M die Woche versah, obgleich seit 1925 keine Lohnerhöhung mehr erfolgt ist.

Es scheint ++ so schliesst der Vorwärts-Bericht-- als ob man an den zuständigen Stellen im Reich die schwere Gefahr und die kritische Lage in der Rheinschiffahrt völlig verkennt. Aller Voraussicht nach ist mit schweren und in ihrer Auswirkung unübersehbaren Lohn- und Tarifikämpfen in der Rheinschiffahrt zu rechnen, falls es nicht gelingt, die berechtigten Wünsche des Personals zur Geltung zu bringen.

Abschluss der Lohnbewegung in der Donauschiffahrt. (ITF) Nach mühevollen, wochenlangen Verhandlungen mit der Direktion der Ers Donaudampfschiffahrtsgesellschaft ist es -- so berichtet das öst. reichische "Zeitrad" -- den Organisationen gelungen, für die Angestellten des Land- und Schiffsdienstes eine Regelung der Lohnverhältnisse herbeizuführen. Vor allem konnte in Oesterreich eine Erhöhung der Lohnbezüge erzielt werden, die zwischen 6 und $9\frac{1}{2}$ % schwankt.

Auch in Bayern ist eine allgemeine Lohnerhöhung zugestanden worden. Ueber die endgültige Festsetzung des Ausmasses innerhalb des bereits vorbestimmten Betrages wird der Landesschlichter in Nürnberg noch die Entscheidung treffen.

Für Ungarn wurde, um den dort wohnhaften Kollegen einen Ausgleich für die Mietzinssteigerung zu bringen, eine Mietzinsbeihilfe vereinbart, die sich von Quartal zu Quartal erhöht.

Für Rumänien wurde eine einmalige ausserordentliche Zuwendung im Ausmasse eines Monatsbezuges zugestanden.

Eine grössere Anzahl von Orten in Oesterreich, Ungarn, Jugoslawien und Bulgarien wurden in höhere Ortsklassen eingereiht.

Neu eintretende Angestellte erhalten im ersten Dienstjahr nach der neuen Regelung 90 % -- gegen bisher 80 % --, und im zweiten Dienstjahr 95 % -- gegen bisher 90 % -- der Bezüge der ihrer Verwendung entsprechenden Bezugsklasse. Die Entlohnung der bereits im Dienste befindlichen, unter diese Bestimmung fallenden Angestellten, wird entsprechend richtiggestellt.

Gleichfalls neu ist, dass die Heizer in den Monaten Juni, Juli und August eine Heizzulage von 10 Schilling pro Monat erhalten. Für die Schlepptmannschaften wurde Bezahlung der Ueberstunden vereinbart, wenn diese in der Zeit von 1 bis 6 Uhr mit Verstellarbeiten beschäftigt werden.

Die Berliner Strassenbahner fordern den Achtstundentag. (ITF) Vor einiger Zeit hat der Deutsche Verkehrsbund den Manteltarifvertrag für das Personal der Berliner Strassenbahn zum 30. Juni gekündigt. Gleichzeitig unterbreitete die Organisation der Strassenbahndirektion einen neuen Vertragsentwurf, dessen wichtigste Aenderung gegenüber dem bisherigen Vertrag in einer Verkürzung der täglichen Arbeitszeit von 9 auf 8 Stunden besteht. Eine weitere Forderung ist die Auszahlung eines Zuschusses zum Krankengeld während der ersten 20 Krankheitswochen, sodass die Krankenbezüge während dieser Zeit auf dieselbe Höhe gebracht werden wie der Lohn. Ausserdem sind folgende Forderungen geltend gemacht worden: Bezahlung des vollen Lohn bei Unfällen bis zum Wiedereintritt der Dienstfähigkeit, Erweiterung der Höchstgrenze des Urlaubs von 14 auf 20 Tage, Bezahlung der in die Woche fallenden gesetzlichen Feiertage für das technische Personal sowie die turnusmässige Gewährung der freien Tage, Freifahrt in Zivilkleidung auf allen Strassenbahnen. Im allgemeinen entsprechen diese Forderungen den Arbeitsbedingungen, die für die Arbeiter der städtischen Betriebe und Werke Berlins seit langem in Kraft sind. Die ersten Verhandlungen zwischen Verkehrsbund und Strassenbahndirektion fanden am 27. Juni statt. Der Vertreter der Direktion vermied hierbei eine klare Stellungnahme zu den Forderungen des Personals. Schliesslich wurden die Verhandlungen vertagt.

S e e l e u t e

Ein grosser Streik französischer Fischer. (ITF) Ein grosser Streik der Fischer und sonstigen in der Fischerei-Industrie beschäftigter Arbeiter ist zur Zeit in der französischen Bretagne im Gange. Die Bewegung nahm ihren Ausgang von der Halbinsel Penmarch und verbreitete sich schnell über die ganze Bretagne. Insgesamt sind (wie die

Humanité berichtet) 18 000 Fischer und 7 000 Arbeiter in Landbetrieben der Fischindustrie an dem Kampf beteiligt.

Ueber die Ursachen des Kampfes teilt "Le Peuple" folgendes mit: das Einkaufsbureau der elf in Penmarch befindlichen Fischverpackungsbetriebe hat den Mindestpreis für Sardinen pro 100 Kg auf 300 Frs. und für Heringe auf 6 bis 11 Frs. festgesetzt, während die Fischer für die Sardinen einen Preis von 600 Frs. vorschlugen. Da eine Verständigung nicht zustande kam, beschlossen die Fischer, keine Fangreisen anzutreten. Dieser Beschluss hatte zur Folge, dass die Verpackungsbetriebe, wo die Frauen der Fischer für lächerlich geringen Stundenlohn von Frs. 1,35 beschäftigt werden, geschlossen wurden. Um die Haltung der Fischer zu verstehen, muss man wissen, dass die Betriebe im letzten Jahre für 100 Kg Sardinien bis zu 1100 Frs. bezahlt haben und der Durchschnittspreis 650 Fr. betrug, also noch höher lag als die von den Fischern nun erhobene Forderung. Im Laufe einer Zusammenkunft im Ministerium für öffentliche Arbeiten haben sich die Fabrikanten bereit erklärt, den Preis für 100 Kg Sardinen auf 400 Frs. festzusetzen, was dem fünffachen Betrage des Vorkriegspreises entspricht, während gegenwärtig die Lebenshaltungskosten das Sechsfache der Vorkriegszeit bereits überschreiten.

Ein Konflikt bei der Holland-Amerika-Linie. (ITF) Seit längerer Zeit ereifert sich die Holland-Amerika-Linie in der Durchführung von Ersparnismassnahmen auf Kosten des Personals. Die hierdurch geschaffene Unzufriedenheit erreichte einen Höhepunkt, als die Gesellschaft ohne zuvor mit den Personalorganisationen oder mit dem Personal selbst Rücksprache gehalten zu haben, mit der bisherigen Gewohnheit, die Heuer auch für die zwischen zwei Reisen liegende Zeit zu zahlen, plötzlich brach. Da im allgemeinen die Reisen vier Wochen dauern und zwischen An- und Abmusterung gewöhnlich eine Woche verstreicht, so bedeutet diese Massnahme praktisch, dass das Schiffspersonal für je 5 Wochen noch nicht einmal eine Monatsheuer im Betrage von fl. 85.00 bis fl. 105.00 erhält. Auf der letzten Reise hat nun das Maschinenraumpersonal des grössten Passagierschiffes der Reederei, "Rotterdam", beschlossen, von der Gesellschaft bei der Rückkehr die Wiederherstellung der früheren Regelung zu verlangen und hat sich in diesem Sinne auch an den Zentralen Transportarbeiterbund Hollands gewendet. Dieser nahm sich der Angelegenheit an und beschloss, für einen eventuellen Konflikt die Verantwortung auf sich zu nehmen. Dieser war, da die Holland-Amerika-Linie hartnäckig an ihrem Beschluss festhielt, unvermeidlich. Als am 14. Juli die Anmusterung für die "Rotterdam" erfolgen sollte, blieben die Leute auf ihrer Forderung bestehen, so dass es der Gesellschaft unmöglich war, Mannschaften zu finden. Auch Versuche, Streikbrecher aus andern Häfen ausfindig zu machen, scheiterten restlos. Schliesslich nahm die Gesellschaft Zuflucht zu Chinesen und liess das Schiff mit gelber Bemannung in See gehen. Viel Freude hat die Holland-Amerika-Linie mit dieser Besatzung offenbar nicht erlebt, denn wie nun gemeldet wird, sind 76 Chinesen der Bemannung des Schiffes von den amerikanischen Behörden festgenommen worden, weil sie in Hoboken mit Gewalt versuchten, das Land zu betreten, wobei es zu einem förmlichen Gefecht zwischen ihnen und der Polizei sowie dem Deckpersonal kam.

Erhöhung der belgischen Seemannsheuern. (ITF) Ab 1. Juli sind die belgischen Seemannsheuern wie folgt neu geregelt worden:

Zimmerleute.....	945 Frs.	1. Steward	945 Frs.
Bootsleute.....	915 "	1. Koch	865 "
Donkeyman.....	890 "	Messraum-Steward.....	645 "
Oeler.....	835 "	Kochgehilfe.....	565 "
Heizer.....	810 "	2. Koch u. Packer.....	645 "
Trimmer.....	730 "	Kochsteward	945 "
Matros.....	755 "	Koch.....	835 "
Leichtmatros.....	380 "	Jungmann.....	295 "

Soweit das Koch- und Bedienungspersonal in Betracht kommt, gelten die angeführten Sätze für Schiffe mit einer Besatzung über 21 Mann.

Die Erhöhung der Heuern tritt auch für diejenigen Seeleute ein, die vor dem 1. Juli angemustert worden sind.