



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

No. 18

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61 September 1927

FERNSPRECHER 20186

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

Die Zopenhagener Sitzung des Seeleute-Beirats und der Kampf für die Einführung der 48-Stundenwoche an Bord: (I.T.F.) Die Vertreter der Reeder haben wiederholt, mündlich sowohl als schriftlich, versucht, die Forderung auf internationale Regelung der Arbeitszeit an Bord durch die Behauptung zu diskreditieren, die Seeleute selbst wollten den Achtstundentag gar nicht haben und diese Forderung sei nur von den Gewerkschaftsführern um ihres Ansehens willen erhoben worden.

Wir hoffen, s.Zt. deutliche und überzeugende Beweise hierfür zu erbringen und die Reeder spüren zu lassen, wie weit sie von der Wahrheit entfernt sind, wenn sie behaupten, die Seeleute selbst forderten nicht den Achtstundentag. Es hat sich übrigens in der Kopenhagener Sitzung des Seeleute-Beirats der I.T.F. vom 15. und 16. September ds.Js. von neuem gezeigt, wie ernst es den Seeleute-Gewerkschaften mit der Forderung des Achtstundentages ist.

An bewusster Sitzung, deren Vorsitz Henson (Grossbritannien) inne hatte, nahmen teil: die Organisationen der Seeleute Deutschlands (2 Org.), Dänemarks, Finnlands, Hollands, Norwegens und Schwedens. Entschuldigt hatten sich die französische Seeleute-Föderation und der lettische Seeleute-Verband. Im Auftrag der Internationale der Offiziere der Handelsmarine nahm R. Veenstra an den Besprechungen teil.

Aus dem durch die Berichte der Delegierten aus den verschiedenen Verbänden noch ergänzten Tätigkeitsbericht des Sekretärs ging hervor, dass die Bewegung überall mit Hochdruck eingeleitet worden ist. Das in neun Sprachen herausgegebene Manifest der I.T.F. ist in tausenden von Exemplaren unter den Seeleuten verbreitet worden, und zwar nicht nur von den I.T.F.-Organisationen, sondern auch von den nicht angeschlossenen Verbänden, die sich der Bedeutung der Bewegung der I.T.F. voll und ganz bewusst sind. Ausser dem I.T.F.-Manifest, das sich an die Seeleute aller Länder wendet, haben verschiedene Organisationen noch besondere, für die organisierten und unorganisierten Seeleute ihres eigenen Landes bestimmte Manifeste veröffentlicht.

Mit dem Verkauf der Beitragskarten wurde ebenfalls begonnen und insbesondere in Schweden sind tausende von Karten an den Mann gebracht worden. Überall bekunden die Seeleute eine starke Sympathie für die von der I.T.F. und deren Organisationen eingeleitete Bewegung.

Nach ausführlicher Diskussion beschloss der Beirat, die Bewegung in der bisherigen Weise tatkräftigst fortzusetzen und speziell den mündlichen Propagandafeldzug, der bisher in von der I.T.F. und deren Mitgliedsorganisationen veranstalteten Versammlungen bestand, durch einen internationalen Protest- und Propaganda-Tag, an dem die Seeleute die Forderung des Achtstundentages gleichzeitig auf der ganzen Welt in etwa 50 der bedeutendsten Häfen aufstellen würden, noch intensiver zu gestalten. Der Sekretär der Seeleute-Sektion wurde mit der Vorbereitung dieses internationalen Tages beauftragt. Ferner wurde er beauftragt, einen energischen Propagandafeldzug unter den unter eng-

lischer Flagge fahrenden Seeleuten einzuleiten, deren Organisation sich den von ihr eingegangenen Verpflichtungen hinsichtlich der Erringung des Achtsturentages entzieht.

Da sämtliche in der Sitzung anwesende Delegierte überzeugt waren, dass die Seeleute gerade so wie die Arbeiter zu Lande, den Achtsturentag nicht auf dem Verhandlungswege und durch Konferenzen, sondern lediglich durch einen energischen Kampf erlangen können, wurde der Sekretär angewiesen, diese Tatsache bei der künftigen Propaganda zu berücksichtigen und Erkundigungen einzuziehen, inwieweit die I.T.F. im Falle eines internationalen Streiks auf die Unterstützung und Mitarbeit sowohl der angeschlossenen, als auch der nicht angeschlossenen Organisationen rechnen könne.

Schliesslich sprach sich der Beirat scharf aus gegen die Verwendung Farbiger an Bord von Schiffen gegen schlechtere als die für weisse Seeleute geltenden Arbeitsbedingungen. Der Sekretär wurde beauftragt, sich in dieser Sache zwecks Durchführung einer gemeinsamen, einheitlichen Bewegung mit der Offiziers-Internationale in Verbindung zu setzen.

In der gelegentlich der Sitzung des Seeleute-Beirats stattgefundenen öffentlichen Versammlung sprachen ungefähr 10 Redner verschiedener Nationalität vor einer zahlreichen Zuhörerschaft. Unter diesen Rednern befand sich auch P. Back, Vorsitzender des dänischen Seeleute-Verbandes, welcher letzterer, im Gegensatz zur Heizer-Organisation, noch nicht Mitglied der I.T.F. ist. Die Hoffnung ist indes berechtigt, dass das z. Zt. unter den dänischen Seeleuten abgehaltene Referendum über den Anschluss an die I.T.F. eine überwältigende Mehrheit zu Gunsten des Beitritts ergeben wird.

Die Sitzung in Kopenhagen war eine erneute Bestätigung des festen Willens der Seeleute, mit allen Mitteln den Achtsturentag zu erringen.

EISENBAHNER.

Lohnbewegung bei den deutschen Eisenbahnern. (I.T.F.) Am 31. August ds. Js. sind die am Tarifvertrag beteiligten Organisationen der Reichsbahnbediensteten zwecks Ansetzung von Verhandlungen über eine weitere Lohnerhöhung an die Hauptverwaltung herangetreten. Sie sind jedoch durch den Umstand, dass der Tarifvertrag bis 31. März 1928 unkündbar ist, in ihrer Bewegungsfreiheit etwas gehindert. Angesichts der steigenden Preise für die wichtigsten Lebens- und Bedarfsartikel haben sie sich aber trotzdem entschlossen, ausser der ab 1. Oktober vorgesehenen Lohnerhöhung von 1 Pfennig pro Stunde eine weitere Erhöhung zu fordern.

Ferner ist eine Neugestaltung der Besoldungsverhältnisse der Reichsbahnbeamten im Gange. Bisher sind diese durch die Besoldungsordnung des Reiches, die für alle Reichsbeamten gilt, geregelt worden. Dadurch war es möglich, die Gehaltssätze der Reichsbahnbeamten bei der Behandlung in den gesetzgebenden Körperschaften zu beeinflussen. Das auf Grund des Dawesplans angenommene Reichsbahngesetz überträgt aber der Reichsbahn die Befugnis zur Festsetzung einer Besoldungsordnung für ihre Beamten. Bisher wurde das Besoldungsgesetz nur vorläufig auf die Reichsbahnbeamten angewandt. Die von der Regierung neuerdings angekündigte Besoldungsreform bietet nun der Reichsbahngesellschaft die Gelegenheit, auf Grund des Reichsbahngesetzes die Gehaltsregelung ihrer Beamten unabhängig vom Staate vorzunehmen und sich so der Kontrolle der gesetzgebenden Körperschaften zu entziehen. Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands hat, nachdem er sich in einem Schreiben an die Reichsbahn gewendet hat, um zu versuchen, das Mitbestimmungsrecht des Personals bei der Ausarbeitung der neuen Besoldungsordnung zu wahren, eine Antwort erhalten, worin es u.a. heisst:

dass "den Organisationen vorher Gelegenheit zur Aussprache gegeben" werde. Diese ziemlich verschwommene Antwort trägt nicht dazu bei, die unter dem Personal herrschende Unruhe zu vermindern.

Zusammenarbeit zwischen den englischen Eisenbahnern und den Eisenbahngesellschaften. (I.T.F.) Die Railway Review, Organ des Landesverbandes der englischen Eisenbahner, veröffentlicht einen Aufruf von J. H. Thomas zu Gunsten einer Zusammenarbeit zwischen dem Personal und den Eisenbahngesellschaften. Bezüglich der Besprechungen, welche in mehreren Bezirken der London Midland Scottish Railway mit dem Vorsitzenden und den Sekretären der lokalen Departements-Kommission des Personals und anderen Personalvertretern zur Prüfung einiger der dringendsten Probleme abgehalten werden sollen, schreibt J. H. Thomas: "Ich rate allen in Betracht kommenden, sich lebhaft dafür zu interessieren und die Beamten der Gesellschaft bei ihren Bemühungen, den Dienst flott und zufriedenstellend abzuwickeln, so gut als möglich zu unterstützen. Eine solche Mitarbeit ist nur vernünftig, denn der Broterwerb der Eisenbahner hängt vom Eisenbahnwesen ab und dieses ist mit den Grundsätzen eines richtig aufgefassten Syndikalismus nicht unvereinbar".

Aussperrung auf der Eisenbahnlinie Bengalen. (I.T.F.) Das Sekretariat der I.T.F. hat von der allindischen Eisenbahner-Föderation ein Telegramm erhalten, worin mitgeteilt wird, dass die Eisenbahngesellschaft Bengal-Nagpur das Personal des Eisenbahnknotenpunktes Khargpur ausgesperrt hat. Die Verwaltung, welche Gründe wirtschaftlicher Art vorschützt, hatte die Entlassung von ca. 2 000 Werkstättenarbeitern angekündigt. Als Protest haben die Bediensteten die Arbeit niedergelegt, sie verblieben jedoch auf ihren Posten. Die Gesellschaft sah sich dadurch veranlasst, die Aussperrung zu verhängen. Wie man sich erinnern wird, ist der Streik im Februar ds. Js. nach dem Versprechen der Gesellschaft, von Massregelungen abzusehen, aufgehoben worden. Der jetzige Konflikt ist wahrscheinlich auf die Haltung der Gesellschaft zurückzuführen, die ihr Versprechen nicht gehalten hat. Das Sekretariat der I.T.F. hat den Ausgesperrten auf telegraphischem Wege geldliche Unterstützung angedeihen lassen.

Die französischen Eisenbahner und die Eisenbahnunfälle. (I.T.F.) Das letzte Eisenbahnunglück, das sich in der Nähe von Tours durch Entgleisung des Schnellzuges Paris-Pyrénées ereignete, ist von der Tagespresse so ausgelegt worden, als ob es sich um einen Sabotageakt handle. Dies hat den Vorstand der französischen Eisenbahner-Föderation veranlasst, eine Reihe von Forderungen, welche vom Lokomotiv- und Zugpersonal der Linie Paris-Orléans angenommen worden sind, zu den ihrigen zu machen. Eine derselben lautet: "Das Personal, das nur allzuoft Eisenbahnunfällen zum Opfer fällt oder für solche verantwortlich gemacht wird, fordert von den Gesellschaften und Behörden, nichts zu unterlassen, um das Leben der Reisenden und das eigene Leben des Personals zu schützen." Die geforderten Massnahmen sind folgende: Vereinheitlichung und Vereinfachung der Signale und Reglemente, Ernennung von Arbeitervertretern in die Eisenbahnpolizei, Beteiligung eines Arbeitervertreters bei Erhebungen an Ort und Stelle von Unglücksfällen, Möglichkeit zur Beiwohnung bei der administrativen Erhebung, Einführung der automatischen Kuppelung, Beratschlagung mit den gewerkschaftlichen Organisationen über die zur Vermeidung von Unglücksfällen nötigen Schutzmassnahmen und genaue Prüfung und Beachtung ihrer Vorschläge und Anmerkungen.

Der Streik der Eisenbahner in Queensland. (I.T.F.) Dieser Eisenbahnerstreik, der noch durch den Beschluss des Premierministers von Queensland, das ganze Personal zu entlassen, verschärft wurde, ist nach ca. einwöchiger Dauer aufgehoben worden. Bekanntlich ist der Streik darauf zurückzuführen, dass sich das Personal geweigert hat, die Produkte der Zuckerraffinerie Innisfail, deren Angestellte sich seit langem im Streik befinden, zu bearbeiten. Die Australian Railways Union, welche die Bewegung eingeleitet hat, hat den Streik nunmehr aufgehoben und sich verpflichtet, künftig davon abzusehen, Waren "auf die schwarze Liste" zu setzen. Massregelungen sind nicht vorgenommen worden; sämtliche Bedienstete werden wieder eingestellt.

TRANSPORTARBEITER.

Streik der Kraftdroschkenführer von Buenos-Aires. (I.T.F.) Nach dem Erlass einer neuen städtischen Verkehrsordnung der Gemeinde Buenos-Aires, welche für die Kraftdroschkenchauffeure ein empfindliches Hindernis in der freien Ausübung ihres Berufes bedeutet, sind diese in den Streik getreten. Die Beteiligung an der Bewegung war allgemein, mit Ausnahme der Privatwagen und der öffentlichen Verkehrsbetriebe. Der Ende Juni eingeleitete Streik ist erst Anfang August aufgehoben worden. Der Stadtrat hat eingewilligt, versuchsweise wichtige Änderungen an der von ihm erlassenen Verkehrsordnung vorzunehmen.

Konflikt bei der Berliner Strassenbahn. (I.T.F.) Das Tarifabkommen der Berliner Strassenbahner ist zum 1. Juli ds. Js. gekündigt worden. Die Verhandlungen zwischen den beteiligten Parteien führten jedoch bisher zu keinem Ergebnis. Das zur Schlichtung des Tarifstreits vereinbarte freie Schiedsgericht fällte nun einen Spruch, der für das Strassenbahnpersonal ebenfalls unannehmbar ist. Die Forderungen der Strassenbahner erstrecken sich vornehmlich auf die achtstündige Arbeitszeit, Bezahlung der in die Woche fallenden gesetzlichen Feiertage, Zuschuss zum Krankenlohn etc. Der von der Strassenbahn angenommene Schiedsspruch wurde vom Personal abgelehnt. Die gewerkschaftliche Organisation rechnet mit der Möglichkeit eines Streiks.

Die Rheinschiffer gegen die französischen Rheinschiffahrtsgesellschaften. (I.T.F.) Nachstehendes Manifest ist unter dem deutschen, x/ Rheinschiffahrtspersonal verbreitet worden: " Das auf den französischen Fahrzeugen beschäftigte Personal besteht zum grössten Teil aus deutschen Proletariern neben wenigen Elsässern. Auf Grund des zwischen Deutschland und Frankreich abgeschlossenen Staatsvertrages vom Jahre 1921 war diesem Personal der französischen Fahrzeuge bei der Schiffsabgabe in der Rheinschiffahrt u.a. als wesentliche Bedingungen des Staatsvertrages zugesichert worden: Arbeits- und Lohnbedingungen, wie sie jeweils mit den deutschen Reedereien von den Gewerkschaften vereinbart werden und Beibehaltung der gesamten deutschen Sozialgesetzgebung.

Beim Beginn der Ruhrabwehraktion haben die französischen Schiffahrtsgesellschaften den Staatsvertrag für ungültig erklärt und sich bis auf den heutigen Tag nicht mehr an ihn gehalten. So erfolgt die Entlohnung des Personals in französischer Währung, die Sozialversicherung ist total verschlechtert. Bei Arbeitslosigkeit hat das Personal die grössten Schwierigkeiten zu überwinden usw.

Alle diese Vorgänge lösten die Wirkung aus, dass eine allgemeine Empörung das Schiffspersonal ergriff. Wenn es nicht zu Verhandlungen kommt und die französischen Schiffahrtsgesellschaften die Forderungen ablehnen, wird das Personal seine Forderungen anderweit durchzusetzen wissen. Das Deck- und Maschinenpersonal aller Nationalitäten wird zu strikter Solidarität in dem bevorstehenden Kampfe aufgefordert. "

x/ französischen und schweizerischen

SEELEUTE.

Wiederherstellung der Einheit unter den französischen Seeleuten. (I.T.F.) Anfang dieses Jahres ist in Frankreich unter dem Vorsitz von Rivelli eine Seeleute-Organisation, genannt "Fédération Nationale des Laboueurs de la Mer", gegründet worden, die sich aus einigen der aus der Seeleute-Föderation (Fédération des Syndicats maritimes) ausgeschiedenen Sektionen zusammensetzt. Der am 6. und 7. August zu Paris abgehaltene Kongress der "Laboueurs de la Mer" beschloss die Auflösung der neu gegründeten Organisation und deren Anschluss an die Seeleute-Föderation. Ein ausserordentlicher Kongress der letzteren, der Anfang September abgehalten wurde, hat dem Beitrittsgesuch entsprochen.