



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 9/10

Amsterdam, den 17. Mai 1928.

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

Grosskampf in Britisch-Indien. (ITF) Gelegentlich des in der letzten Januarwoche durchgeführten Eintags-Streikes in den Werkstätten zu Lillooah hatte die Eisenbahnergewerkschaft der East Indian Railway-Gesellschaft eine 25%ige Lohnerhöhung gefordert, um die Löhne auf die selbe Höhe wie die bei den Staatsbahnwerkstätten in Lucknow, Lahore und Jamalpur gültigen zu bringen. Die Direktion versprach, auf die Angelegenheit innerhalb eines Monats näher einzugehen.

Ein Monat verging, ohne dass die Eisenbahngesellschaft etwas von sich hören liess. In mehreren Massenversammlungen -- zuletzt am 4. März -- wurde mit Streik gedroht. Am 5. März wurden vier Arbeiter entlassen, angeblich wegen Rauferei. Sofort darnach traten 4000 Arbeiter in den Streik. Nachdem mitgeteilt worden war, dass von einer Lohnerhöhung keine Rede sein könne und die Streikenden die Wiederaufnahme der Arbeit weigerten, wurden die Werkstätten geschlossen und damit 14 000 Arbeiter ausgesperrt.

Ein Antrag des All-Indischen Gewerkschaftsbundes zur schiedsgerichtlichen Schlichtung des Falles wurde von der Regierung abgewiesen. Auch eine Unterredung zwischen einer Delegation der Streikenden und Ausgesperrten und der Eisenbahndirektion verlief ergebnislos. Später dehnte sich der Konflikt noch mehr aus. Am 20. und 21. März traten in Howrah 1000 Mann und in Bamangachi 300 in den Streik. Gleichzeitig gab die Direktion Abbaupläne bekannt. Weitere 400 Mann der Signal- und Maschinenabteilung legten die Arbeit nieder. Während allgemein erwartet wurde, dass Verhandlungen beginnen sollten, kündigte die Direktion am 28. März die Wiedereröffnung der Werkstätten an, vorausgesetzt, dass die Leute ihre Arbeit verrichten würden.

Am Abend des selben Tages jedoch kam es zu einem Zusammenstoss zwischen etwa 400 Streikern, die sich nach einer Versammlung in Howrah auf dem Heimwege nach Bamangachi befanden, und einer Anzahl Polizisten, Eisenbahnbeamten und Gurkas (Soldaten). Dabei fielen Schüsse, wodurch zwei Streikende getötet und 35 andere verwundet wurden. Erst am 6. April wurde eine gerichtliche Untersuchung dieses Vorfalles eingeleitet, denn es scheint wohl, dass die Schüsse von Eisenbahnbeamten und Gurkas grundlos abgefeuert wurden. Die Untersuchung war am 28. April noch nicht beendet. Dieser Zusammenstoss hat die Kampfeslust der Streikenden nur noch angefeuert. 1500 Arbeiter eines Privatunternehmens, welches verschiedene Arbeiter für die Eisenbahnen ausführt, sowie das Personal der Martin Light Railway erklärten am 30. April einen Sympathiestreik. Am Abend des 15. April machte sich ein Demonstrationszug von 2 000 Mann auf den Weg von Lillooah nach Burdwan (110 Km. Entfernung). Jeder Teilnehmer führte Bettzeug und Lebensmittel mit sich. Unterwegs hielten die Demonstranten Protestversammlungen ab und sammelten Geld. Die Kundgebung ist friedlich und in voller Ordnung verlaufen.

Inzwischen ist eine Milderung der geplanten Abbaumassnahmen der Eisenbahngesellschaft bekanntgegeben worden. Der Personalbestand der Werkstätten in Lillooah soll von 11.500 auf 9.000 herabgesetzt werden u. zw. innerhalb 20 Monaten; durch eine Pensionsabfindung sollen diejenigen abgebaut werden, welche die Altersgrenze von 55 Jahren erreicht haben, oder demnächst erreichen. Ferner ist die Entlassung aller Bediensteten mit weniger als einem Jahr Dienstzeit beabsichtigt; als Entschädigung dafür wird ihnen ein Monatsgehalt versprochen.

Die ausgesperrten und streikenden Arbeiter setzen trotzdem hartnäckig ihren Kampf fort.

Brutale Verdienstschnmälnerung bei den jugoslawischen Eisenbahnen. 41
(I.T.F.) Die jugoslawische Eisenbahnverwaltung verständigte kürzerhand die Heizhausarbeiter in Laibach, dass die Prämien in Zukunft fortfallen würden. Es ist selbst die Rede davon, dass bereits gezahlte Prämien zurückerstattet werden müssen. Die gesamte Verdiensteinbusse dieser Arbeiter wird auf 200.000 Dinar pro Monat beziffert.

Fortschreitende Rationalisierung. (I.T.F.) In nächster Zeit soll die Ausrüstung von 400 000 Güterwagen der französischen Eisenbahnen mit der durchgehenden Bremse begonnen werden.

Die belgische Eisenbahngesellschaft hat das Angebot der Westinghouse-Gesellschaft, das gesamte Rollmaterial des Güterverkehrs mit durchgehender Bremse auszurüsten angenommen.

Die tschechoslowakische Eisenbahnverwaltung studiert einen grossen Rationalisierungsplan: Mechanische Kohlenladevorrichtungen, Bau von Stellwerken, Einführung der durchgehenden Bremse, Anschaffung sehr starker Lokomotiven, Erhöhung der Zuggeschwindigkeit.

Ab 15. Mai werden in der Schweiz weitere 30 elektrische Lokomotiven nur mit einem Manne besetzt.

Die chinesische Ostbahn hat in Europa einen Konveyor bestellt um die Mechanisierung der Wagenverladung zu erproben.

Keine Kommerzialisierung der polnischen Staatsbahnen. (I.T.F.) Der Kommerzialisierungsplan in bezug auf die Polnischen Staatsbahnen ist an dem grossen Widerstand von seiten der polnischen Militärbehörden gescheitert. Trotzdem dieser Plan in allen Einzelheiten genau ausgearbeitet war, fand er nicht die erforderliche Unterstützung im Ministerrat, so dass diese Frage für die nächste Zeit nicht mehr aktuell sein dürfte.

Die Kanadischen Staatsbahnen gewähren ihren Werkstättenarbeitern eine Belohnung: 1 Woche Urlaub mit Lohn. (I.T.F.) In Anerkennung der guten Ergebnisse der Zusammenarbeit zwischen Direktion und Gewerkschaften, hat die Kanadische Staatsbahnverwaltung beschlossen, den Werkstättenarbeitern jährlich eine Woche Urlaub mit Lohn zu gewähren. Die Werkstättenarbeiter der Kanadischen Staatsbahnen sind somit die ersten auf dem Nordamerikanischen Kontinent, welche bezahlten Erholungsurlaub geniessen.

T r a n s p o r t a r b e i t e r .

Die Hamburger Hafendarbeiter nehmen einen neuen Schiedsspruch an. (ITF) Nach Ablehnung des Schiedsspruches vom 11. April (S.Pressebericht No. 8), welcher eine Erhöhung des Lohnes für die erste Schicht von M. 8.20 auf M. 8.60 vorsah, wurde ein neues Schlichtungsverfahren eingeleitet und den Hafendarbeitern durch Schiedsspruch ein Lohn von M. 8.80 für die erste Werktagsschicht zugesprochen, der der ursprünglichen Forderung auf M. 9.-- näher kommt. Dieser Schiedsspruch, der auch eine entsprechende Erhöhung der Akkordsätze und für die Vorarbeiter, Kranführer und die ihnen im Lohn gleichgestellten Gruppen 1 Mark Lohnaufschlag vorsieht, ist von den Hafendarbeitern angenommen und vom Hafenbetriebsverein (Arbeitgeber) abgelehnt worden, weshalb ihn der Reichsarbeitsminister für verbindlich erklärte. Die neue Lohnregelung gilt vom 1. Mai 1928 bis 31. März 1929.

Neuer Gesetzentwurf zur Änderung des Holländischen Stauerer-Gesetzes. (ITF) Der holländische Arbeitsminister hat vor kurzem beim Hoogen Raad van Arbeid einen Gesetzentwurf zur Änderung des Stauerer-Gesetzes unterbreitet. Unter das jetzige Gesetz fallen nur die mit dem Laden und Löschen von Seeschiffen verbundenen Arbeiten, es ist jetzt aber in Aussicht genommen, den Geltungsbereich auch auszudehnen auf Arbeiten in Verbindung mit der Handhabung von Gütern in Schuppen, Lagerhäusern etc., einschliesslich des Kontrollierens von Gütern, des Wägens, Messens etc., auf die Bedienung und Unterhaltung von maschinellen Einrichtungen und Werkzeugen, die bei diesen Arbeiten benutzt werden, und andere Arbeiten. Der Gesetzentwurf sieht ferner vor, dass die normale Arbeitszeit, welche das jetzige Gesetz auf 10 Stunden festsetzt, in Zukunft 8½ Stunden täglich und 48 Stunden wöchentlich betragen soll. Diese und andere Bestimmungen des Entwurfes befriedigen, obgleich sie Verbesserungen gegenüber dem jetzigen Gesetze darstellen, den holländischen Transportarbeiter-Verband nicht, der, wiewohl er dieselben begrüsst, entschlossen ist, auf Grund des neuerdings von

der I.T.F. aufgestellten internationalen Hafentarbeiter-Programmes weitgehendere Verbesserungen durchzusetzen.

Vor einiger Zeit (S.Pressebericht No. 4) machten wir einige neue bei den Unternehmern gestellte Forderungen des Verbandes bekannt, die auf die Gewährung eines jährlichen Urlaubs, Mindestpension, nach Erreichung eines gewissen Dienst- und Lebensalters, Mitbestimmungsrecht u.ä.m. hinausgingen. Die Arbeitgeber benutzen nun den Entwurf des Arbeitsministers als Vorwand zu einer Verzögerung dieser Angelegenheit, indem sie erklären, Verhandlungen über die Arbeitsbedingungen könnten nicht stattfinden, solange nicht fest stünde, welche Arbeiter unter das Stauerei-Gesetz fallen.

Erfolg des Holländischen Transportarbeiter-Verbandes. (ITF) Der holländische Transportarbeiter-Verband hat eine Reihe wichtiger Verbesserungen für die bei den Zuiderzee-Werken beschäftigten Arbeiter erzielt. Die Lohnaufbesserungen betragen durchschnittlich 7% u.zw. 2,85, 3,44, 2,19 und 1,84 Gulden wöchentlich; gewisse Gruppen erhalten nunmehr einen garantierten Wochenlohn. Ferner wurde ein jährlicher Erholungsurlaub bewilligt. Der Verband ist über diesen Erfolg umsomehr befriedigt, da seine ursprünglichen Forderungen von den Unternehmern rundweg abgelehnt worden waren. Etwa tausend Arbeiter werden direkt in den Genuss dieser Verbesserungen kommen, während dieser Erfolg auch zu Verbesserungen für die Baggarbeiter in den übrigen Teilen des Landes führen dürfte.

Autobusbetrieb der französischen Staatsbahnen. (ITF) Aus Protesten der privaten Autobusbetriebe von Paris und Umgebung ergibt sich, dass die französische Staatsbahn in steigendem Masse einen Dienst mit grossen Autocars nach sehenswerten Ausflugspunkten ohne Bahnanschluss organisiert. Die Autobusbetriebe behaupten, die Staatsbahn habe nicht das Recht, Personentransporte auf den Landstrassen durchzuführen und haben sich wegen einer Entscheidung an den Staatsrat gewandt.

Protest der englischen Kraftdroschkenführer gegen die gemeinsame Einstufung der Kraftdroschken und Privatkraftwagen in die amtliche Unfallstatistik. (ITF) Der Ausschuss für das Kraftdroschkengewerbe des englischen Transportarbeiter-Verbandes hat beim Innenministerium ein Protestschreiben eingereicht, worin es sich gegen die Zusammenfassung der durch Privatkraftwagen und Kraftdroschken verursachten tödlichen Unfälle in der amtlichen Unfallstatistik verwahrt. Hierdurch könne das Vertrauen des Publikums zu den Londoner Droschkenführern sehr leicht erschüttert werden. In einer Unterredung hat der Generalsekretär des Verbandes, Kollege E. Bevin, einem Berichterstatter des Daily Herald erklärt, dass sich die Organisation dafür einsetzen werde, dass eine derartige irreführende Einteilung bei der Statistik künftig vermieden wird. Keine andere mechanisch betriebene Fahrzeugart habe so wenig Unfälle verursacht wie gerade die Kraftdroschke. Diese Behauptung wird durch Unfallziffern, die beim 2. Vorsitzenden des Sonderausschusses für den Verkehr in London eingeholt wurde, noch bekräftigt. Danach wurden im Jahre 1927 folgende tödliche Unfälle verursacht: durch Geschäfts- und Lastkraftwagen 346, Privatkraftwagen 316, Krafträder 148, Omnibusse 97, Fahrräder 39, Pferdefuhrwerke 38, Kraftdroschken 37 und Strassenbahnen 32. Durch andere Pferdegespanne wurden zwei weitere tödliche Unfälle verursacht, während die Ursache eines Unfalles nicht festgestellt werden konnte. Demnach belief sich die Gesamtzahl der tödlichen Unfälle im Jahre 1927 auf 1 056, wovon auf Kraftdroschken 37 entfielen.

Osterverkehr in London. (ITF) Etwa 30 000 000 Personen haben über die Osterzeit die Verkehrsmittel von London und Umgebung -- Eisenbahn, Omnibusse und Strassenbahn, einschl. Untergrundbahn -- benutzt, d.s. etwa 8 Millionen mehr als im vorigen Jahre. Die Einnahmen der Städt. Strassenbahn, die von 7 000 000 Personen benutzt wurde, beliefen sich auf £ 50 000.

Abschaffung der Schutzinseln in Berlin. (ITF) Die Strassen-Schutzinseln in Berlin sollen durch weisse, auf die Strassen gezeichnete Linien ersetzt werden. Der Grund hierzu ist in der Zunahme von Unfällen zu suchen, die sich nach eingetretener Dunkelheit dadurch ereigneten, dass Kraftwagen auf die unbeleuchteten Inseln auffuhren.

Strassenbahnerstreik in Frankfurt a.M. (ITF) In der Nacht vom 30. April auf 1. Mai hat das Strassenbahnpersonal Frankfurts einen sofortigen Streik beschlossen. Die Ursache hierfür bildete der Schiedsspruch des Zentralausschusses für Strassenbahntarifsachen, der den Schiedsspruch der Frankfurter Bezirksschiedsstelle im wesentlichen bestätigt hat. Der Schiedsspruch des Zentralausschusses sah für die Wagenführer nur eine Erhöhung des Stundenlohnes um 5 Pfennig vor, während durch denjenigen der Schiedsstelle Frankfurt für die Wagenführer 6 Pfennig und für die Schaffner 5 Pfennig und ausserdem einige Verbesserungen des Lohnsystems der Monatslöhne zugestanden wurden.

Nach Ablehnung eines Verständigungsvorschlages der Personalorganisationen während des Streiks durch die Stadtverwaltung, wurden die Verhandlungen beim Reichsarbeitsminister fortgesetzt; diese führten schliesslich zur Annahme eines Vermittlungsvorschlages, wonach sich die Gemeinde bereit erklärte, die verlangte Aufbesserung zu zahlen. Eine Bewilligung der übrigen Forderungen lehnte sie jedoch ab. In einer Versammlung der Streikenden am 5. Mai wurde die Wiederaufnahme der Arbeit noch für den Abend des selben Tages beschlossen.

Die argentinischen Strassenbahner legen den Grundstein zu einer strammen Organisation. (ITF) Eine gut besuchte Versammlung der Strassenbahner, die am 13. März in Buenos Aires abgehalten wurde, hat beschlossen, den Namen der Organisation zu ändern in: Verband der Strassenbahnbediensteten und deren organischen Aufbau nach dem Muster des Eisenbahner-Verbandes zu vollziehen. Das argentinische Strassenbahnpersonal arbeitet zur Zeit unter den denkbar schlechtesten Arbeitsbedingungen.

Erfolgreiche Bewegung der Strassenbahner von Brest. (ITF) Letztes Jahr haben die Strassenbahner der Stadt Brest Lohnforderungen gestellt, denen langwierige Verhandlungen mit der Strassenbahngesellschaft folgten, die zunächst auf die Forderungen überhaupt nicht eingehen wollte. Nach einer deutlichen Streikandrohung zeigte sie sich jedoch entgegenkommender; es kam zu einer Vereinbarung, in der mit Rückwirkung ab 1. Januar 1928 eine allgemeine Lohnerhöhung von Frs. 1,50 vorgesehen wird.

Automatische Fahrsperranlage. (ITF) Bei der Hamburger Vorortbahn wird augenblicklich eine Einrichtung eingebaut, die einen sicheren Schutz vor dem Überfahren von Haltesignalen gewährt und eine wesentliche Erhöhung der Betriebssicherheit bringen wird. Diese neuartige Einrichtung, die automatische Fahrsperranlage, wird auch bei der Elektrifizierung der Berliner Stadt-Ring- und Vorortbahnen eingebaut.

Bewegung finnischer Kraftfahrer und Fuhrleute. (ITF) Dem rührigen Transportarbeiter-Verband in Finnland, der erst vor kurzem (S. Pressebericht No. 8) erfolgreiche Bewegungen in Helsingfors und Tammerfors durchgeführt hatte, ist es nach 10 1/2 tägigem Streik gelungen, auch für die bei den Bauunternehmen in Turku beschäftigten Kraftfahrer und Fuhrleute eine Vereinbarung abzuschliessen. Die Forderung auf einen Tarifabschluss konnte erst gestellt werden, nachdem sich als Resultat der letzten Winterkampagne 80% der Lastkraftwagenführer der Stadt organisiert hatten. Die Arbeitgeber liessen die Aufforderung unbeantwortet, weshalb am 2. April für sämtliche im Baugewerbe beschäftigten Transportarbeiter der Streik erklärt werden musste. Da in diesem Gewerbe z. Zt. Hochbetrieb herrscht, mussten sich die Unternehmer alsbald zu Unterhandlungen und zum Abschluss eines Tarifvertrages herbeilassen, der Lohnerhöhungen von 30-50% vorsieht. Die Arbeitszeit wurde auf 8 Stunden festgesetzt, u. zw. von vorm. 7 bis nachm. 4 Uhr mit einstündiger Mittagspause. Samstags und an den Feiertagen vorausgehenden Tagen darf nur bis nachm. 2 Uhr gearbeitet werden. Der 1. Mai gilt als Festtag. Unter diesen Tarifvertrag fallen 300 Kraftwagenführer und ca. 100 Fuhrleute.

Luftverkehr in der Schweiz. (ITF) Durch ihre zentraleuropäische Lage nimmt die Schweiz eine wichtige Stellung im europäischen Luftverkehr ein, an dem sie vor allem mit den Flugplätzen Basel, Zürich und Genf angeschlossen ist. In der Flugsaison 1927 wurden 4 203 Flüge vorgenommen von einer Dauer von 5 741 Flugstunden und einer Streckenlänge von 740 890 Flugkm. Die Zahl der Reisenden betrug 10 823, das Gewicht beförderten Frachtgutes 81 220 kg und der Poststücke 46 492 kg. Im Jahre 1922 betrug die Zahl der Reisenden 122, sie hat sich also nahezu ver Hundertfacht.

S e e l e u t e .

Konflikt in der norwegischen Küstenschifffahrt. (ITF) Im April d.Js. haben zwischen den norwegischen Reedern und dem Matrosen- und Heizer-Verband Verhandlungen zwecks Abschluss einer neuen Uebereinkunft für die Küstenfahrt stattgefunden. Bei diesen Verhandlungen versuchten die Reeder, beträchtliche Lohnkürzungen sowie Änderungen in den Sonderbedingungen durchzusetzen, die von der Organisation nicht anerkannt werden konnten. Die Reeder bekundeten die Absicht, von einem gewissen Datum ab die fraglichen Änderungen einzuführen, was jedoch die Organisation mit der achttägigen Kündigung, d.h. mit der Arbeitsniederlegung nach vorheriger Streikansage, beantworten würde. Vermutlich wird der staatliche Schlichter eingreifen und versuchen, neue Unterhandlungen in die Wege zu leiten.

Offener Konflikt in der Rheinschifffahrt. (ITF) Die Verhandlungen zwischen den Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Organisationen in der Rheinschifffahrt sind ergebnislos verlaufen. Bekanntlich forderten die Reeder eine Lohnherabsetzung von 13½%, was am jetzigen Lohn eines Matrosen gemessen, der 43 Mark pro Woche verdient, M.5.50 ausmacht. Die ursprünglichen Forderungen der Arbeiter lauteten auf

- 1.) Erhöhung der Wochenlöhne um M. 5.- für sämtliche Kategorien; ferner eine solche für die Schiffsjungen im ersten Jahr um M. 2.50 und im 2. Jahr um M. 3.50;
- 2.) Erhöhung des Mindestgehalts für Kapitäne, Schiffer und Maschinisten um M. 35.--, und des Höchstgehalts um M. 30.-- monatlich. Zwischen dem Mindest- und Höchstsatz liegende Gehälter sollen um M. 32.50 monatlich erhöht werden.

Nach jedem zurückgelegten Dienstjahr soll das Monatsgehalt um M. 5.-- erhöht werden bis zur Erreichung des Höchstgehaltes. Die Reeder haben diese Forderungen der Organisation abgelehnt und beharrten auf ihrem Standpunkte; gleichzeitig drohten sie mit einer Aussperrung ab 1. Mai.

Um einen offenen Konflikt zu vermeiden, mässigten die Personalorganisationen ihre Forderungen im letzten Augenblick auf a.) Lohnerhöhung von M. 1.50 pro Woche, bzw. M. 7.50 pro Monat ab 1. Juli und ferner eine weitere Aufbesserung in der selben Höhe ab 1. Oktober d.Js. Auch dieser Vorschlag wurde von den Reedern abgelehnt. Es ist daher am 1. Mai tatsächlich zur Aussperrung gekommen. Die Transportarbeiter-Organisationen in der Schweiz, Frankreich, Elsass-Lothringen und in Holland haben den Kämpfenden zugesagt, sie nach besten Kräften zu unterstützen.

x x

Auf den deutschen, sich in Holland befindlichen Rheinschiffen haben die Besatzungen ebenfalls die Arbeit niedergelegt. Die Reeder versuchten bereits im eigenen Interesse, eine Ausweisung der deutschen Seeleute, die in die Streikleitungen gewählt wurden, aus Holland zu erwirken. Die Behörden haben aber bisher auf eine solche Politik nicht reagiert.

x

Die Hafnarbeiter in Mannheim, Ludwigshafen und Duisburg haben sich mit den Streikenden solidarisch erklärt. In diesen Häfen liegt der Verkehr vollständig still. Auch auf zahlreichen ausländischen Schiffen ist die Arbeit eingestellt worden. Alles in allem umfasst der Streik eine Tonnage von nahezu 2 Millionen. In Köln ist der Streik noch nicht allgemein; es wird teilweise weitergearbeitet.

Der Holländische Transportarbeiter-Verband fordert eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Rheinschifffahrt. (ITF) Zur Erreichung besserer Arbeitsbedingungen für das Personal auf den Schiffen in der Rheinfahrt hat der holländische Transportarbeiter-Verband eine Bewegung eingeleitet. Er fordert hauptsächlich Lohnaufbesserungen, mehr Ruhetage, Ferien und eine Verbesserung der Arbeitszeitbedingungen, soweit sie sich auf die Tage der Ankunft und Abreise eines Schiffes beziehen. Wir werden später ausführlicher auf diese Angelegenheit zurückkommen.

Die "White Star Line" kauft die australische Staatsflotte. (ITF) Der Rest der australischen Handelsflotte, bestehend aus 5 Passagierdampfern von je 14 000 BRT und zwei Frachtschiffen von je 10 000 BRT, deren ursprünglicher Wert £ 8 000 000 betrug, ist an die White Star Line zum Preise von £ 1 900 000 verkauft worden. Kein einziges der Schiffe ist älter als 7 Jahre. Wie bereits in einer früheren Nummer des Presseberichtes mitgeteilt, hatten die australischen Seeleute die Absicht, die Schiffe zu boykottieren, falls der Kauf zustande käme. Der Premierminister hat jedoch erklärt, die Regierung würde keinerlei Einmischung seitens der Organisation dulden. Nötigenfalls würden entsprechende gesetzliche Massnahmen getroffen; der Wille des Parlaments müsse respektiert werden. Die 7 Schiffe sollen nun in ein britisches Register eingetragen werden und darin mindestens 10 Jahre lang stehen bleiben; die Fahrten müssen durch den Suezkanal nach Australien gemacht werden. Über die Stellungnahme der Organisationen zu dieser Angelegenheit liegen z. Zt. keine näheren Nachrichten vor.

Die berufliche Ausbildung der italienischen faschistischen Seeleute. (ITF) Ende 1926 hat Mussolini einen Erlass zur Säuberung der italienischen Handelsflotte von nicht-faschistischen Personen herausgegeben. Die Folgen davon sind ausgeblieben. Der eigentliche Seemann muss an Land bleiben, während alle mehr oder weniger zweifelhaften Elemente auf See zugelassen werden. Wir haben die "Prinzippessa Mafalda"-Katastrophe noch frisch im Gedächtnis und man wird sich noch gut daran erinnern, wie sich die Besatzung auf eigene Rechnung der Rettungsboote bemächtigte, nachdem sie die Kabinen durchschnüffelt und Juwelen und andere Wertgegenstände von den Passagieren gestohlen hatte. Eine Erklärung für diese für den Seemann so unwürdige Haltung ist nicht gemacht worden. Im amtlichen Bericht über das Unglück wird u.a. gesagt, dass die "Prinzippessa Mafalda" ausreichend bemannt war, jedoch 134 Mitglieder der Besatzung keine seemannische Ausbildung genossen haben. Nun zählte die ganze Schiffsmannschaft etwa 280 Köpfe; zieht man davon die Offiziere ab, die auf einem Passagierschiff ziemlich stark vertreten sind, so kommt man zu dem Schlusse, dass mehr als die Hälfte der Bemannung aus Nicht-Seeleuten bestand. Ein Kommentar hierzu dürfte überflüssig sein.

Achtstundentag.

(ITF) In einem unlängst veröffentlichten Manifest der Offiziers-Internationale wird die Entwicklung der Frage der Arbeitszeit für die Seeleute geschildert und darauf hingewiesen, dass es unmöglich ist, auf friedlichem Wege etwas in dieser Hinsicht von den Reedern zu erlangen. Das Manifest fordert zu engerem Zusammenschluss auf und weist auf das von den Reedern gegebene Beispiel hin; Das internationale Zusammenwirken als einziges Mittel, um das Ziel zu erreichen--nämlich die gesetzlich geregelte Arbeitszeit auf See.

In einer Resolution, die in der letzten Generalversammlung des Seeleute- und Fischer-Verbandes in Dünkirchen angenommen wurde, erklärte sich dieser u.a. mit dem von der I.T.F. aufgestellten Programm und der Aktion für die Regelung der Arbeitszeit auf See einverstanden.

x

Der dänische Maschinisten-Verband hat die Regierung und das Parlament ersucht, die Regierungsvertreter für die Internationale Arbeitskonferenz im Jahre 1929 zu beauftragen, für die Einführung eines achtstündigen Arbeitstages an Bord von Schiffen zu stimmen.

x

Die Frage über den achtstündigen Arbeitstag auf See bildet einen Tagesordnungspunkt der im kommenden Sommer in Bergen stattfindenden Konferenz der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation.