



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 13/14

Amsterdam, den 11. Aug. 1938.

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

Eisenbahner.

Die jährliche Generalversammlung des Landesverbandes der englischen Eisenbahner. (ITF) Vom 2. bis 7. Juli d. J. fand in Bristol die jährliche Generalversammlung des Landesverbandes der englischen Eisenbahner statt. Von Anfang an waren die Debatten interessant wegen der Erörterung der Frage der in dieser letzten Zeit in Grossbritannien zugunsten des industriellen Friedens unternommenen und auf Arbeiterseite vom Allgemeinen Gewerkschaftsrat geleiteten Verhandlungen. Mit 64 gegen 16 Stimmen nahm die Tagung eine Entschliessung an, die "die Bemühungen um eine Diskussion des gesamten Komplexes der Wirtschaftslage des Landes auf der breitesten Grundlage unter der Bedingung billigt, dass keine Einmischung im Hinblick auf die vorgenommenen und vom Verband anerkannten Schlichtungskörperschaften stattfindet" und die dem Vertreter des Verbandes (bei den betreffenden Verhandlungen) den Auftrag erteilt, der Generalversammlung über die Frage zu berichten, sobald die Notwendigkeit sich bemerkbar machen wird.

Zur Frage der gewerkschaftlichen Organisation stimmte die Generalversammlung einer Entschliessung zu, die eine frühere Entscheidung bestätigt und sich zugunsten einer einheitlichen Organisation für alle im Eisenbahnbetrieb Beschäftigten ausspricht.

Die Generalversammlung erörterte lange bei verschlossenen Türen die Haltung, die gegenüber der Eisenbahngesellschaften anzunehmen sein würde, welche einen die ungünstige finanzielle Lage, in der sie sich befänden, darlegenden Brief gesandt hatten und den Verband einluden, die Lage in einer gemeinschaftlichen Konferenz zu prüfen; sie nahm hierzu endlich eine Entschliessung an, die das Exekutivkomitee beauftragt, "in Besprechungen mit den Gesellschaften einzutreten, um die gesamte Lage unter dem Vorbehalt zu prüfen, dass die vollständige Arbeitswoche den Werkstättenarbeitern zurückgegeben wird, dass eventuelle Opfer vom gesamten Personal getragen werden und dass jeder Vorschlag eines Abkommens vorher einer ausserordentlichen Generalversammlung vorgelegt werde."

Abbau der Gehälter bei den britischen Eisenbahnen. (ITF) Da die Eisenbahngesellschaften Grossbritanniens an die drei Personalverbände einen Brief gerichtet hatten, worin sie dieselben zu einer gemeinschaftlichen Prüfung der Lage und zu einer Erwägung einluden, worin die Mitwirkung des Personals zur Erlangung einer Verringerung der Ausgaben bestehen könne, fanden am 18. Juli und an den folgenden Tagen Zusammenkünfte zwischen Vertretern der Gesellschaften und der Personalverbände statt. Seitens der Gesellschaften wurden folgende Opfer gefordert: 1. Sofortige Aufhebung des Teuerungszuschlages (Kriegsvergütung); 2. Abschaffung der besonderen Vergütung für Nachtarbeit, Sonntagsarbeit und Ueberstunden; 3. zeitweilige Abschaffung des garantierten Arbeitstages und der garantierten Arbeitswoche und deren Ersetzung durch eine sich auf den gesamten Dienst einschliesslich der Ueberstunden, der Sonntagsarbeit und der Nachtarbeit erstreckende garantierte Arbeitswoche.

Indem sie sich durchaus geneigt erklärten, an der Wiederaufrichtung der Eisenbahnen mitzuarbeiten, haben die Personalverbände diese unannehmbaren Vorschläge abgelehnt. Die Unterhandlungen schlossen am 27. Juli mit einem der von der Generalversammlung des Eisenbahnerverbandes angenommenen Entschliessung ziemlich entsprechenden Abkommen ab, in der nämlich betont war, dass für den Fall zu bringender Opfer die Kosten von der Gesamtheit des Personals und nicht

allein von einigen unteren Kategorien getragen werden müssten. Das Abkommen sieht tatsächlich vor, dass vom 13. August ab eine Herabsetzung um $2\frac{1}{2}\%$ auf alle Gehälter und Besoldungen aller Kategorien des Personals einschliesslich der höheren Beamten und des Personals der Verwaltungsdienste in Kraft treten wird. Ein Vorteil wurde von den Werkstättenarbeitern erzielt, denen Arbeitswochen von fünf Tagen und, soweit möglich, von fünfeinhalb Tagen garantiert wurden. Die Landestarifverträge liess man unverändert, was besagen will, dass alle anderen erworbenen Vorteile behauptet wurden. Das Abkommen wurde für eine Dauer von 12 Monaten geschlossen und wird nach Ablauf dieser Frist mit einer Kündigung von drei Monaten auflösbar.

Streiks der Eisenbahner Britisch-Indiens. (ITF) Nach Mitteilungen in der Tagespresse wurde der Streik des Personals der Eisenbahnwerkstätten in Billoah Anfang Juli mit einer bedingungslosen Wiederaufnahme der Arbeit beendet. Es sei daran erinnert, dass dieser Streik am 4. März ds. Jrs. auf Grund der Weigerung einer Bitte um Erhöhung der Löhne um 25% zu entsprechen, proklamiert worden war.

Am 19. Juli brach eine Generalstreiksbewegung auf den südlichen Eisenbahnen Indiens aus und veranlasste ernstliche Unruhen.

Der Kongress der Schweizerischen Eisenbahnerverbandes. (ITF) Der jüngste Kongress des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, der am 30. Juni und 1. Juli ds. Jrs. in Bern stattfand, stand im Zeichen einer Prüfung der Lage, die durch die Anwendung des neuen eidgenössischen Beamtengesetzes auf die Eisenbahnen entstanden ist. Man wird sich des Kampfes erinnern, der lange Monate hindurch wegen dieses Gesetzesentwurfes geführt wurde, den der Verband schliesslich angenommen hatte. Die am 1. Januar ds. Jrs. in Kraft getretenen provisorischen Vollzugserlasse des neuen Gesetzes haben eine Anzahl Änderungen gebracht, die eine ernstliche Unzufriedenheit unter dem Personal zur Folge hatten. Die neue Gruppierung des Personals in den Besoldungsgruppen hat überall die lebhaftesten Kritiken gezeitigt. Die vom Kongress hierzu angenommene Entschliessung enthält u. a. folgende Stelle:

"Der Kongress beauftragt die Verbandsleitung, alle zur Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um in der Frage der Einreihung eine für das Personal als Ganzes annehmbare Lösung herbeizuführen. Als annehmbar kann nur eine Lösung betrachtet werden, die bei den untersten Arbeiterkategorien eine Verständigung bringt. Der Kongress weist nachdrücklich darauf hin, dass der weitere Verlauf der Verhandlungen über den Vollzug des Beamtengesetzes, insbesondere über die Frage der Einreihung, das Verhältnis zwischen Verwaltung und Personal in entscheidender Weise beeinflusst und unmöglich ohne Einwirkung auf die Stellungnahme des Personals in anderen für die Bundesbahnen wichtigen Fragen bleiben kann."

Von den anderen behandelten Fragen sei noch die einer Umgestaltung des Verbandes im Sinne einer grösseren Zentralisierung hervorgehoben. Bekanntlich besteht der Schweizerische Eisenbahnerverband gegenwärtig aus mehreren Unterverbänden, die sich einer ziemlich weitgehenden Selbständigkeit auf Verwaltungsgebiet erfreuen. In der Ueberzeugung von der Notwendigkeit einer grösseren Vereinfachung und Vereinheitlichung des Räderwerkes der Organisation nahm der Kongress ohne Aussprache den vom Föderativkomitee vorgelegten Vorschlag an, der die leitenden Körperschaften des Verbandes beauftragt, "einem der nächsten Kongresse einen Bericht und Vorschläge über die Umgestaltung des Verbandes in Richtung einer Vereinheitlichung der Rechte und der Pflichten der Mitglieder und der Vereinfachung des Verbandsorganismus (Revision der Satzungen) zu unterbreiten."

Wahlsieg des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes. (ITF) Unter den Neuerungen, die das am 1. Januar 1938 provisorisch in Kraft getretene eidgenössische Beamtengesetz enthält, befindet sich die Errichtung eines Paritätischen Ausschusses, der sich mit beratender Kompetenz mit allen Fragen hinsichtlich der Anwendung des Beamtengesetzes zu beschäftigen haben wird und daher in Fällen von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Bundesrat oder dessen Organen und dem Personal hinsichtlich der Anwendung des neuen Gesetzes und der darauf bezüglichen Vorschriften vermitteln muss. Der Paritätische Ausschuss

setzt sich aus 20 Mitgliedern und einem Vorsitzenden zusammen. Der Bundesrat bestimmt davon zehn Mitglieder, eine gleiche Anzahl Ersatzleute ebenso wie den Präsidenten, das Personal wählt seinerseits die zehn anderen Mitglieder und zehn Ersatzmänner.

Nun haben die Personalwahlen für die neue Körperschaft zum ersten Mal vom 16. bis 21. Juli stattgefunden. In der Schweiz ist das Personal aller Bundesunternehmungen in einem Föderativverband gruppiert. Der Schweizerische Eisenbahnverband, der das Personal der Bundesbahnen organisiert, bildet logischerweise einen Teil desselben. Die Mitglieder des Schweizerischen Eisenbahnverbandes wurden daher anlässlich der Wahlen von der Paritätischen Kommission aufgefordert, ihre Stimme für die Listen des Föderativverbandes abzugeben. Die Ergebnisse sind ein schöner Erfolg für diesen und für den Schweizerischen Eisenbahnverband im Besonderen gewesen. Ausser einem Sitz in der Militärverwaltung, wo eine dissentierende Liste mit einer Mehrheit von nur 15 Stimmen auftauchte, gehören alle erwählten Kandidaten dem Föderativverband angeschlossenen Organisationen an. Die Verbände der Christlich-Sozialen erhielten nicht ein Mandat. Die gewählten Eisenbahner sind vier der Zahl nach und gehören sämtlich dem Schweizerischen Eisenbahnverband an.

Beseitigung der der Abzüge von 3 und 7% in Belgien. - Ein schönes Ergebnis für den Landesverband der belgischen Eisenbahner. (ITF) Infolge eines kürzlich erfolgten Schrittes des Landesverbandes des Personals der Eisenbahnen, Post, Telegraphie, Telephonie usw. Belgiens beim Finanzminister hat der Ministerrat in seiner Sitzung vom 17. Juli ds. Js. beschlossen, mit rückwirkender Kraft vom 1. Juli 1928 an alle Abzüge von 3 und 7%, die auf Grund königlichen Erlasses vom 16. Dezember 1927 über die gleichmässige Verteilung auf die Gehälter und Besoldungen des Personals Anwendung fanden, aufzuheben. (Vel. Pressemitteilungen vom 12. Januar 1928). Schon seit Januar hatte der Landesverband bei der Regierung ein Ansuchen um Aufhebung dieser Abzüge eingereicht. Der Delegation wurde der Bescheid erteilt, dass die Abzüge aufgehoben werden würden, sobald die Steuereingänge hinreichend seien. Da ein neuer Schritt nicht mehr Erfolg hatte, beschloss der Landesverband, die Frage dem Parlament vorzulegen. Die Aufhebung der Abzüge wurde von der Kammer anlässlich der zweiten Abstimmung abgelehnt, da die christlich-demokratischen Abgeordneten mit der Regierung gegen die Aufhebung stimmten. Der Landesverband hielt sich indessen nicht für geschlagen; er setzte seine Schritte fort und hatte endlich am 16. Juli die Genugtuung, vom Finanzminister die Zusage zu erhalten, dass die Frage von ihm am folgenden Tage dem Ministerrat vorgelegt werden würde, ein Eingreifen, das das weiter oben erwähnte glückliche Ergebnis zeitigte.

TRANSPORTARBEITER.

Der Streik in den finnischen Häfen. (ITF) Der Streik der finnischen Dockarbeiter, den wir kürzlich erwähnten, dauert fort. Die Streikenden bieten den von der Arbeitgeberschaft zu ihrer Einschüchterung unternommenen Versuchen entschlossen die Stirn. Von zahlreichen Seiten wird finanzielle Hilfe gewährt, und die Aussichten für einen Sieg der Arbeiterschaft scheinen günstig. Trotz aller gegenteiligen Versicherungen kann man behaupten, dass die finnischen Ausfuhren, die hauptsächlich aus Holz und Zellulose bestehen, geringfügig im Vergleich mit normalen Verhältnissen sind. Der jüngste Kongress unserer Transportarbeiter-Internationale in Stockholm hat sich mit der Frage beschäftigt, und es wurde beschlossen, einen neuen Appell zu moralischer wie materieller Hilfeleistung an die angeschlossenen Organisationen ergehen zu lassen.

Der Streik im Hafen von Antwerpen. (ITF) In der Juli-August-Nummer des Mitteilungsblattes der Transportarbeiter-Internationale war die spontan am 18. Juni ds. Js. im Hafen von Antwerpen ausgebrochene Streikbewegung erwähnt und dargelegt worden, dass man die wirklichen Ursachen der Bewegung in den erschreckend niedrigen Löhnen suchen muss. Die Führer des Belgischen Transportarbeiterverbandes, die schon seit einiger Zeit eine Erhöhung der Löhne und eine bessere Arbeitsverteilung zu erzielen suchten, beschlossen, als sie sahen,

dass die Streikenden nichts von einem Kompromiss hören wollten, sich dem Wunsch der Mitglieder zu fügen und den Kampf bis zu einer möglichst günstigen Lösung zu führen. Nachdem ein Vorschlag des Arbeitsministers, der darauf hinauslief, dass die Arbeit in Erwartung einer Untersuchung der Frage durch den Paritätischen Ausschuss für die Häfen wieder aufgenommen würde, von einer gewaltigen Mehrheit der Arbeiter aller Richtungen abgelehnt war, wurde der Kampf in seinem ganzen Umfange fortgesetzt. Es fanden indessen neue Zusammenkünfte zwischen den Vertretern des Verbandes und den Behörden statt, und schliesslich schlug der Gouverneur der Provinz (Regierungspräsident) vor, dass die Arbeit wieder aufgenommen und ein Gemischter Ausschuss eingesetzt würde, der mit einer Untersuchung des ganzen Komplexes der Frage und der Vorbereitung des Abschlusses eines Tarifvertrages hinsichtlich der Löhne und der Verteilung der Arbeit innerhalb 14 Tagen zu beauftragen sei. Dieser Vorschlag wurde von den Streikenden auf Empfehlung der Organisation hin angenommen, und man nahm die Arbeit am 11. Juli morgens wieder auf. Der Gemischte Ausschuss arbeitete ein Abkommen aus, dessen Bedingungen, wenngleich sie hinter den Forderungen der Arbeiter zurückbleiben -- es war beispielsweise eine Erhöhung um 10 Franken täglich gefordert worden --, doch eine Reihe von Verbesserungen vorsehen: Die Löhne werden um 4 Franken täglich erhöht, und ein gerechteres System der Einschreibung und Arbeitsverteilung, das den Hafendarbeitern vier bis fünf Arbeitstage wöchentlich sichert, wird eingeführt werden. Die Arbeitgeber werden Beiträge zur Arbeitslosigkeitskasse zahlen, und im übrigen wurden Massnahmen ergriffen, um zukünftig wilde Streiks zu verhindern, da der Verband sich verpflichtet hat, solchen Mitgliedern, die sich eines Vertragsbruches schuldig machen, keine Arbeitslosigkeitsunterstützung mehr zu zahlen.

Da man seinen Ausgang noch nicht kannte, war der Antwerpener Streik gleichzeitig Gegenstand der Debatten auf dem Stockholmer Kongress der Transportarbeiter-Internationale; die Delegierten zum Kongress verpflichteten sich namens ihrer Verbände, eine finanzielle Beihilfe von insgesamt 20 000 £ zur Verfügung der belgischen Kameraden zu stellen.

Sympathiestreiks der deutschen Hafendarbeiter der Rheinhäfen. (ITF)
Im Laufe der letzten Wochen wurden von den Arbeitern der Rheinhäfen eine grosse Anzahl Streiks als Sympathiebekundung mit den ausgesperrten Schiffen ins Werk gesetzt. Während die Arbeiter der Rheinschifffahrt sich mit einem Schiedsspruche begnügen mussten, der die Arbeitsbedingungen liess, wie sie waren -- das Arbeitgebertum hatte die Absicht, die Löhne um 13% herabzusetzen -- zogen die Hafendarbeiter im allgemeinen mehr Vorteil aus ihrer Aktion und sahen sich dergestalt für ihre Geste der Solidarität belohnt. In Duisburg-Ruhrort wurde beispielsweise die Arbeit auf der Grundlage eines verbindlich erklärten Schiedsspruches wiederaufgenommen, der eine Erhöhung der Grundlöhne um 7% vorsieht. In Köln konnte eine ähnliche Erhöhung mit dem Versprechen, dass keine Massregelungen erfolgen sollten, erzielt werden. In anderen Häfen verharren die Arbeitgeber noch in einer weniger entgegenkommenden Gemütsverfassung und lehnen ab, Erhöhungen der Löhne zuzubilligen oder sich zur Abstandnahme von Massregelungen zu verpflichten. Es ist indessen wahrscheinlich, dass die für diese Häfen gefällten Schiedssprüche verbindlich erklärt werden.

Der Kongress der belgischen Zentrale des Personals der Strassen- und Kleinbahnen. (ITF) Vom 23. bis 25. Juni trat der Landeskongress der belgischen Zentrale des Personals der Strassen- und Kleinbahnen in Brüssel zusammen. Ausser den Delegierten der verschiedenen Sektionen wohnten Vertreter des Französischen Transportarbeiterverbandes und des Niederländischen Verbandes von Eisenbahn- und Strassenbahnpersonals den Sitzungen bei; die Transportarbeiter-Internationale war durch ihren Generalsekretär Firmen vertreten. Nachdem, abgesehen von einigen Enthaltungen, der Geschäfts- und Finanzbericht einstimmig angenommen waren, stimmte der Kongress der Beitragserhöhung der Gewerkschaft um 50 Centimes monatlich zu. Die Debatten erstreckten sich auf die Arbeiten des Paritätischen Ausschusses der Kleinbahnen, die Lage des Personals sowie die Rationalisierung.

Der Streik der Strassenbahnangestellten in Le Havre. (ITF) Am 1. Juli wurde ein Streik bei den Strassenbahnen in Le Havre proklamiert. Der Grund lag in der Ablehnung seitens der Gesellschaft, einen Ausgleich der Löhne gemäss dem Lebensunterhalt zu gewähren. Seit dem Monat Januar war eine Forderung hinsichtlich einer Erhöhung der völlig unzureichenden Löhne (20 bis 22 Franken täglich) eingereicht worden. Angesichts der Weigerung der Gesellschaft, die Forderungen des Personals einer Prüfung zu unterziehen, formulierte dieses ein Ansuchen bezüglich einer Löhnerhöhung um 5 Franken täglich. Da die Gesellschaft jedes Zugeständnis ablehnte und sogar versuchte, das Personal uneinig zu machen, indem sie Angestellten mit mehr als 10 Dienstjahren bestimmte Vorteile in Aussicht stellte, beschloss das Personal am 30. Juni mit 455 gegen 13 Stimmen, für den folgenden Tag den Streik zu proklamieren. Die Bewegung nahm am 12. Juli ein Ende.

Wiedererhöhung der Gehälter bei der Eisenbahn Köln-Bonn. (ITF) Nach langen und schwierigen Verhandlungen konnte ein neuer Vertrag zur Regelung der Gehälter bei der Eisenbahn Köln-Bonn abgeschlossen werden. Die Direktion wünschte drei Ortsklassen einzuführen, wogegen sich das Personal wandte. Ein Schiedsspruch, der diesem Wunsch der Direktion Rechnung trug und Erhöhungen um 10 % vorsah, wurde am 14. Mai 1928 gefällt, aber vom Personal abgelehnt. Da die Direktion die Verbindlichkeitserklärung desselben beantragt hatte, verständigten sich die Parteien in neuen Unterhandlungen. Der Spruch wurde ein wenig zugunsten des Personals geändert, aber die Ortsklasseneinteilung blieb beibehalten.

Proteststreik der Taxameterchauffeure im Haag (Holland). (ITF) Am 10. Juli ds. Jrs. proklamierten die Taxameterfahrer im Haag einen Proteststreik von 24 Stunden gegen die willkürliche und verletzende Haltung der Verkehrsschutzleute. Der Aufruf zum Streik wurde dementsprechend fast allgemein befolgt. Es fand ein grosses Meeting statt, wobei eine Tagesordnung Annahme fand, die das Betragen der Polizei als beleidigend und ungesetzlich bezeichnet und bei den Behörden darauf dringt, empfindliche Massnahmen zu ergreifen, um den Chauffeuren eine ihrer Würde als Menschen und Arbeiter angemessenere Behandlung zu sichern.

Festlegung der Arbeitsdauer für die Autobusschauffeure in Rotterdam. (ITF) Dank dem Eingreifen der Chauffeurgruppe des Niederländischen Zentralverbandes der Transportarbeiter hat der Gemeinderat von Rotterdam beschlossen, dass für August 1928 alle Nutzniesser von Konzessionen für den Betrieb eines Autobusdienstes auf dem Gebiete der Stadt ihre Konzession erneuern müssen und zwar unter der Bedingung, dass sie für ihr Personal die Festlegung der Arbeitsdauer annehmen und in Kraft setzen, die schon für die interkommunalen Autobusdienste besteht. Diese Regelung sieht vor, dass die Arbeitsdauer 55 Stunden wöchentlich und 12 Stunden täglich für Autobuschauffeure nicht überschreiten darf und dass sie zwischen zwei Dienstperioden eine Ruhepause von mindestens 12 Stunden hintereinander haben müssen. Die Unterbrechungen bei Aufenthalten und Endpunkten werden, selbst wenn sie mehr als eine halbe Stunde dauern, als Dienstzeit betrachtet. Hinsichtlich der Ruhetage ordnet die Regelung an, dass die Chauffeure alle Wochen einen Ruhetag von mindestens 30 Stunden haben müssen.

Streik der Taxameterchauffeure in Amsterdam. (ITF) Am 23. Juli wurde ein Streik der Taxameterchauffeure in Amsterdam proklamiert. Der Streik umfasst nur etwa 100 Menschen im Dienste einer Arbeitgebervereinigung in der Autoindustrie, die zusammen etwa 100 Wagen bewirtschaften; etwa fünfzehn kleine Arbeitgeber chauffieren selbst. Die Forderungen der Chauffeurgewerkschaften sind bescheiden: Grundlohn 15 Gulden wöchentlich, 5% der Bruttosinnahmen bis zu 50 Gulden und 10% über diese Ziffer hinaus, was den Wochenlohn durchschnittlich auf 20, 20,50 Gulden erhöhen und eine Erhöhung um 2,50 bis 3 Gulden bedeuten würde. Die neue Regelung würde für die Chauffeure mehr Bewegungsfreiheit zur Folge haben, mithin mehr Leichtigkeit, Kundschaft zu finden. Die über die Ablehnung ihres Anerbietens eines Mehrlohnes von 10% während der Dauer der Olympischen Spiele seitens der Chauffeure unzufriedene Arbeitgebervereinigung verweigert alle Zugeständnisse. Die Leute sind entschlossen, durchzuhalten und zu einer Ausdehnung der Bewegung überzugehen wenn es den Arbeitgebern gelingt, Streikbrecher

anzuwerben. Es sei vermerkt, dass zwei grosse Autodroschkenunternehmungen ihrem Personal ab 1. Mai bzw. ab 1. Juli Lohnerhöhungen von 2,50 Gulden wöchentlich zugebilligt haben.

SEELEUTE und SCHIFFER.

Der Zentralausschuss der französischen Reeder lehnt die Forderungen der Seeleute ab. - Proteste der Seeleute. (ITF) Am 8. Juni ds. Js. richtete die Landesföderation der Seeleutegewerkschaften an den Zentralausschuss der französischen Reeder ein Schreiben, um ihm eine Bitte um Erhöhung der Sätze der Löhne und der Ueberstunden aller Kategorien des seefahrenden Personals zu unterbreiten. Die Föderation forderte: 150 Frs. monatlich für Seeleute, 75 Frs. für Jungmänner, 50 Frs. für Schiffsjunge, Festlegung der Ueberstundensätze auf ein Achtel des Tagessoldes sowie Zehrgeldentschädigung. Der Ausschuss antwortete am 18. Juni, dass "die Umstände nicht gestattet, der ihm zugegangenen Bitte zu entsprechen." Im Hinblick auf diese Weigerung richtete die Föderation an den Minister der Öffentlichen Arbeiten ein Ansuchen wegen Einleitung des Schiedsgerichts- und Versöhnungsverfahrens, das durch Erlass vom 24. September 1925 vorgesehen ist. Ein Zusammentreffen zwischen den Parteien fand am 11. Juli im Ministerium statt; sie führte zu keinem Ergebnis. Einige Tage später berief der Minister den Ständigen Schlichtungsrat ein (der durch Erlass bestimmte Vertreter der Reeder und der Seeleute wie auch zwei in der Eigenschaft als Schiedsrichter ernannte Staatsräte umfasst). Der Rat konnte indessen nicht tagen, da der Zentralausschuss der Reeder dem Minister zu verstehen gegeben hatte, dass er dieser Einberufung keine Folge leisten würde, da die von der Föderation der Seeleutegewerkschaft aufgestellten Forderungen ihm ungerne erschienen.

Die von der Arbeitgeberschaft eingenommene Haltung hat unter den Seeleuten eine lebhaftere Unzufriedenheit hervorgerufen. Die am 21. Juli im Hafen von St. Nazaire erfolgte zwölfstündige Arbeitseinstellung durch die Besetzung der "Lafayette" war die erste der Protestkundgebungen. Streiks sind im übrigen von den Seeleuten in Le Havre, Rouen und Dunkerque proklamiert worden.

Lohnerhöhungen in der deutschen Hochseefischerei. (ITF) Nachdem der Deutsche Verkehrsbund den die Löhne in der Hochseefischerei regelnden Tarifvertrag gekündigt hatte, trat die Schlichterkammer, die den Schiedsspruch vom 20. Dezember 1927 gefällt hatte, abermals zusammen, um zu prüfen, ob eine Verteuerung des Lebensunterhaltes eingetreten wäre. Die Kammer konnte eine Feststellung dieser Art nicht machen; dennoch kam eine Einigung zwischen den Reedern und den am Tarif interessierten Verbänden zustande, wonach auf Grund der Bestimmungen dieser Einigung die Sätze für alle Chargen monatlich um 5 Mark erhöht werden.

Erhöhung der Löhne der belgischen Seeleute. (ITF) Wie die Presse mitteilt, wurde in Antwerpen ein Abkommen getroffen, das für die belgischen Seeleute eine Erhöhung der Löhne um 15% mit rückwirkender Kraft vom 1. Juli ab für die Leute, die sich zu diesem Zeitpunkt auf See befanden, vorsieht.

Die Reichskonferenzen der Seeleute- und Schiffer-Abteilungen innerhalb des Deutschen Verkehrsbundes. (ITF) Am 1. Juli ds. Js. fanden in Hamburg die Reichskonferenzen der im Deutschen Verkehrsbund organisierten Seeleute und Schiffer statt.

Auf der Konferenz der Seeleute erstattete Kamerad Kübler den Tätigkeitsbericht der Abteilung. Diese zählt gegenwärtig etwa 8 000 Mitglieder, was 34% der Zahl der in der Kauffahrt fahrenden Seeleute entspricht. Der Redner hob sodann die verschiedenen von der Organisation für die Seeleute erzielten Vorteile hervor (Lohnerhöhungen, Achtstundentag für 85% der deutschen Seeleute, Krankenversicherung, Arbeitslosigkeitsversicherung usw.). Nach einigen Debatten zu verschiedenen Anträgen nahm die Konferenz einstimmig ein Vertrauensvotum für die gegenwärtige Leitung der Abteilung an.

Kamerad Rudolph erstattete der Binnenschifferkonferenz den Geschäftsbericht der Abteilungsleitung. Er spielte einleitend auf die zugunsten der Arbeiter im Reichswasserstrassenbeirat und Reichseisenbahnbeirat unternommenen Bemühungen an. Er unterstrich die Notwendigkeit, die von den internationalen Kongressen angenommenen Entschliessungen in die Praxis zu übertragen und die zwischen den Verbänden getroffenen internationalen Abkommen zu achten; sodann behandelte er die verschiedenen eingeleiteten Aktionen und die erzielten Ergebnisse.

Die Vereinigten Staaten beschliessen, sich der Handelsflotte des Staates zu entledigen. (ITF) Die "Schiffahrtskammer" (Shipping Board) der Vereinigten Staaten hat beschlossen, einen ernsthaften Versuch zu unternehmen, um sich von den letzten transatlantischen Passagierlinien zu befreien, die sich noch im Eigentum des Staates befinden. Sie wird zu diesem Zweck demnächst die 6 grossen Packetboote der Linien der Vereinigten Staaten und die 5 vermischten Cargo der Amerikanischen Handels-Linien zum Verkauf stellen. Die "Schiffahrtskammer rechnet darauf, gegenwärtig, wo das neue Gesetz über die Schiffahrt in Geltung ist, annehmswerte Angebote für die zu verkaufenden Schiffe zu erhalten. Ein Mindestsatz von 4 Millionen £ ist für die Linien der Vereinigten Staaten (United State Lines) und von 400.000 £ für die Amerikanischen Handels-Linien vorgesehen.

Gegen die Ueberbelastung der Schiffe. (ITF) Am 1. Mai ds. Js. hat der Präsident der Republik Argentinien einen Erlass unterzeichnet, der die Seeaufsichtsbehörde anweist, Schiffe, deren Belastung die zulässige Grenze überschreitet, nicht mehr zum Verlassen der argentinischen Häfen zu ermächtigen. Dieser argentinische Erlass kann mit Genugtuung aufgenommen werden. Er ist unzweifelhaft teilweise dem Schritt der Internationale der Kauffahrtei-Offiziere zu verdanken, die den Regierungen der Länder, wo Ueberbelastungen häufig waren, ein Ansuchen übermittelte, dieser Gepflogenheit ein Ende zu bereiten.

Kein Streik in der holländischen Rheinschiffahrt. (ITF) Der Streik, der in der holländischen Rheinschiffahrt auszubrechen drohte, konnte vermieden werden. Es wurde ein Abkommen zwischen der Arbeitgeberschaft und dem Verband getroffen, das den Forderungen der Arbeiter in hinreichender Weise Genüge leistet. Diese Forderungen bezogen sich hauptsächlich auf die folgenden Punkte: Erhöhung der Zahl der Ruhetage für das Personal der Schleppschiffe, Aufbesserung der Löhne der Binnenschiffer, jährlicher Urlaub für das gesamte Personal. Die Aufbesserung der Löhne der Binnenschiffer ist geringfügig, aber der Verband hat Veranlassung, über die erzielten drei jährlichen Urlaubstage zufrieden zu sein, obwohl die Forderung auf 6 Tage und 6 Ruhetage für das Personal der Schleppschiffe (12 Tage waren gefordert worden) gelautet hatte. Das Personal der Schleppschiffe hat ausserdem das Recht auf 12 Ruhestunden an dem auf den Ankunfttag im Heimathafen folgenden Tage erworben. Obgleich die Verbesserungen nicht in dem erhofften Masse erzielt wurden, ist der Verband dennoch mit den von ihm erreichten Ergebnissen zufrieden, da diese eine günstige Grundlage zur Fortsetzung der Bemühungen bilden.

Wegen der Vorbereitung und der Abhaltung unseres zweijährlichen internationalen Kongresses, der in Stockholm vom 9. bis 14. Juli ds. Js. stattfand, waren wir gezwungen, einige Wochen hindurch das Erscheinen der Pressemitteilungen zu unterbrechen. Aus diesem Grunde haben wir die Nummern 13 und 14 in der gegenwärtigen Nummer zusammengefasst. Die Nummer 15 wird in der nächsten Woche erscheinen und ausser einer Zusammenfassung der Debatten des Stockholmer Kongresses den Text aller dort angenommenen Entschliessungen enthalten.