



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
FERNSPRECHER 80186

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE,
SOWIE IN ESPERANTO

No. 20

Amsterdam, den 16. September 1932

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

Die I.T.F. beim Ministerpräsidenten Herriot. (ITF) (SCHON ALS SONDERBERICHT AN DIE REDAKTEURE DER BLÄTTER DER ANGESCHLOSSENEN ORGANISATIONEN VERSANDT.)

In Verbindung mit den engen Beziehungen, besonders auf finanziellem Gebiete, zwischen Frankreich und den in Frage stehenden Ländern hat die Internationale-Transportarbeiter-Föderation in einem ausführlichen Memorandum aufgezeigt, wie in Jugoslawien, Polen, Ungarn, Rumänien und Litauen die jeweilige Regierung dem Eisenbahnpersonal die Ausübung des Koalitionsrechtes teils überhaupt unmöglich gemacht, teils ausserst erschwert. Das steht in direktem Widerspruch zu der von ihnen im Friedensvertrag unterzeichneten Erklärung.

Ein Vorstandsmitglied der I.T.F. hat in einer persönlichen Unterhaltung mit dem Ministerpräsidenten Herriot eine nähere Erläuterung des Memorandums gegeben und die Intervention der französischen Regierung angerufen. Herriot versprach eine weitere Behandlung der Frage.

EISENBAHNER

Zum Konflikt zwischen Paraguay und Bolivien. (ITF) Die argentinische Eisenbahnerorganisation hat beschlossen, den Transport von **Kriegs-** und Munitionsmaterial, das für Bolivien und Paraguay bestimmt ist, zu verweigern. Sie hat an alle Eisenbahner Südamerikas die Bitte gerichtet, die gleichen Massnahmen zu ergreifen.

Und dabei spricht man von neuen Lohnherabsetzungen. (ITF) In den Vereinigten Staaten hat, allein im Laufe des Monats August, die "Reconstruction Finance Corporation" ~~wieder~~ den Eisenbahngesellschaften 61.000.000 Dollars bewilligt, um ihnen die Bezahlung der fällig werdenden Obligationen zu sichern. Diese Summe lässt die Gesamtsumme der zu diesem Zwecke gewährten Darlehen auf 297.000.000 Dollars steigen.

Im Jahre 1931 haben die Eisenbahnen trotz der Krise für 22.783.000.000 investierten Kapitals (davon 10.012.000.000/Aktien und 12.771.000.000 in Obligationen), einen mittleren Zinssatz von 5% gezahlt.

/in

Die Krise in Uganda (Afrika). (ITF) Im Laufe der letzten 12 Monate haben die Eisenbahnen von Kenya-Uganda 134 europäische, 705 asiatische und mehrere Tausend eingeborene Angestellte entlassen. 17 Stationen sind aufgehoben worden und die Fahrpläne der Züge und der Boote auf dem Viktoria-See sind beträchtlich eingeschränkt worden.

Die Arbeitslosigkeit in den Werkstätten der amerikanischen Eisenbahnen. (ITF) 54,5% der Arbeiter in den Reparatur- und Unterhaltungswerkstätten sind arbeitslos. Die Gesamtsumme der in den Werkstätten ausgezahlten Löhne ist um 67,6% zurückgegangen.

Theorie und Praxis. (ITF) Nach der "Tribuna dei Ferrovieri", dem Organ des der I.T.F. angeschlossenen illegalen italienischen Eisenbahnverbandes, hat die italienische Regierung dem Internationalen Arbeitsamt einen Vorschlag unterbreitet, der die

Arbeitswoche auf 40, ja selbst auf 36 Stunden herabgesetzt wissen will. Dabei ist interessant, dass es unter dem italienischen Lokomotivpersonal Führer und Heizer gibt, die monatlich 240 bis 250 Dienststunden leisten und zuweilen Fahrten von 15 Stunden machen, ohne abgelöst zu werden.

Möge verstehen, wer es kann! (ITF) Die Reichsbahn hat erklärt, dass sie vom 1. Oktober an Streckenerneuerungsarbeiten vornehmen werde, die zwei Monate lang 12.000 Arbeiter beschäftigen sollen. Andererseits sieht sie die Entlassung von 52.000 Streckenarbeitern vor!

Es ist sehr erklärlich, dass das Publikum das Automobil vorzieht. (ITF) In Jugoslawien brauchen die Züge von Belgrad bis Dubrovnik, Städte, die ungefähr 250 km. (Luftlinie) voneinander entfernt liegen, mehr als 24 Stunden.

Die Lohnsenkung in England. (ITF) Vom 7. März 1931 bis zum 12. März 1932 hat sich die Gesamtsumme der an die englischen Eisenbahner ausgezahlten Gehälter um 8.700.000 £ und die Zahl der Angestellten um 17.621 vermindert. (Von 615.592 auf 597.971).

Der Einnahmerückgang der grösseren Eisenbahnen. (ITF) Verglichen mit 1929 haben sich die Einnahmen der Eisenbahnen gesenkt:

in Deutschland	um 28,1%
in England	um 12,9%
in Frankreich	um 9,6%
in Italien	um 23,3%
in U.S.A.	um 33,4%
in Kanada	
(National Ry.)	um 33,9%
(Canadian Pacific)	um 32,1%

Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der polnischen Eisenbahner. (ITF) Am 1. August haben sich die Beiträge der Angestellten für die Unterstützungs- und Pensionskasse von 6-9 % des Lohnes auf 8-12% erhöht. Das Pensionsrecht, das bisher 10 Dienstjahre voraussetzte, entsteht jetzt erst nach 15 1/2 der Prozentsatz des Lohnes, der den pensionierten Angestellten gezahlt wird, ist herabgesetzt worden, usw. Diese Massnahmen werden für das Personal einen Schaden von 20.000.000 Zloty bedeuten. (100 Zloty = ung. 47 FM.)

/Dienstjahren

Die Kontrolle des Staates über die spanischen Eisenbahnen. (ITF) Das spanische Parlament hat soeben einen Gesetzentwurf angenommen, der vom Minister für öffentliche Arbeiten eingereicht wurde, und der die Schaffung eines Systemes der beständigen Kontrolle des Staates über die Eisenbahngesellschaften, an denen der Staat wegen Kapitalinvestierung interessiert ist, vorsieht.

Die vom Gesetz vorgesehene Kontrolle wird durch Vertreter des Staates ausgeübt werden, die in den Verwaltungskörperschaften der Eisenbahnen unter dem Titel von Kommissaren Sitz haben und über ein bedingtes Einspruchsrecht verfügen. Diese Kommissare werden vom Minister für öffentliche Arbeiten ernannt. Der Minister darf indessen in keinem Falle diese Aufgabe Mitgliedern von Verwaltungsräten der Banken, Industriegesellschaften und Staatsmonopole, /irgendeine Beziehung zu den Staatsfinanzen haben, und ebensowenig Parlamentsabgeordneten übergeben. Die Kommissare werden bei der Erfüllung ihrer Aufgabe unterstützt von Beamten der staatlichen Rechnungsverwaltung, die beauftragt sind die Rechnungsbücher nachzuprüfen, und vom technischen Personal des Staates, das die Ausarbeitung und Ausführung von Vergrößerungs- und Umbildungsprojekten, wie auch die Unterhaltung der Einrichtungen und des Materials überwachen muss. Der Minister für öffentliche Arbeiten wird nach vorheriger Benachrichtigung des Oberverwaltungsrates der Eisenbahnen innerhalb einer Frist von einem Monat Beschluss fassen über die Weiterbehandlung einer Entscheidung,

/die

die auf das Veto der Kommissare stiess.

Keine Funktionen in einem Verwaltungsrate oder in der Direktionsverwaltung einer Eisenbahngesellschaft können Personen bekleiden, die einem Verwaltungsrate oder Unternehmungen angehören die den Eisenbahnen festes oder rollendes Material oder andere Produkte liefern, wie auch solche, die schon Mitglied von mehr als drei Verwaltungsräten/sind, welches auch der Charakter der Unternehmungen sein möge.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Privatindustrielle Methoden in einer gemeinwirtschaftlichen Unternehmung. (ITF) Die Opposition im Budapester Stadtparlament hat eine Skandalaffäre aufgedeckt. Man hat gefunden, dass es unter den öffentlichen Verkehrsbetrieben der Stadt, die in Budapest alle von Gesellschaften verwaltet werden, deren Aktien in der Hand der Kommune sind, drei gibt, die man seit langem hätte liquidieren können -- zumal die elektrische Strassenbahnunternehmung in Budapest die Verwaltung ihrer Netze in die Hand genommen hat -- wenn nicht die Tantiemen wären, die 64 Anhänger der Regierungspartei in ihrer Eigenschaft als Mitglieder der Verwaltungsräte dieser Gesellschaften beziehen.

Es handelt sich um zwei Kleinbahnen und um die Budapester Untergrundbahn. Die Jahresgewinne dieser Unternehmungen betragen bzw. 42,67 und 30 Pengö. Demgegenüber belaufen sich die von den Herren Räten bezogenen Tantiemen auf bzw. 35,000, 18,000 und 31,000 Pengö. Es erübrigt sich hinzuzufügen, dass diese Herren als Ausfluss ihrer Ämter sich noch verschiedener Vergünstigungen erfreuen, wie z. B. der Freifahrt erster Klasse auf dem Staatsbahnnetz.

Ein neuer Kollektivvertrag für das Personal der städtischen Verkehrsunternehmungen in Liverpool. (ITF) Man wird sich erinnern dass vor einiger Zeit in England innerhalb des Paritätischen Nationalrates der Strassenbahnindustrie Verhandlungen stattgefunden haben, die den Abschluss eines neuen nationalen Kollektivvertrages zum Ziele hatten und eine Lohnkürzung von wöchentlich Sh. 2 vorsahen. Die städtische Verkehrsunternehmung in Liverpool ist in diesem Paritätischen Nationalrat nicht vertreten und hat darum mit ihrem Personal über einen besonderen Vertrag verhandelt, der eine Kürzung von nur einem Schilling wöchentlich und darüberhinaus einige Verbesserungen bezüglich der Verteilung der Arbeitsstunden und der Ferien vorsieht.

Der Sechsstudentag bei den Strassenbahnen in Portland. (U.S.A.) (ITF) Die Gesellschaft der kommunalen Verkehrsunternehmungen in Portland (im Staate Oregon) auf fast allen Linien ihres Netzes das Einmannwagensystem eingeführt hat, hat die Personalorganisation vorgeschlagen und auch durchzusetzen verstanden, die Inkraftsetzung des Sechsstudentages für das gesamte Fahrpersonal. Eine Versammlung des Personals hatte sich mit 766 gegen 110 Stimmen zugunsten dieser Kürzung der Arbeitszeit ausgesprochen. Dank dieser Massnahme haben 250 Angestellte, die man anders hätte entlassen müssen, ihre Stellung behalten.

Eine englische Stadt geht zum Strassenbahnverkehr zurück. (ITF) Nachdem die städtische Verkehrsgesellschaft in Sunderland zum Zwecke der Ausprobung fast zwei Jahre lang auf einer bestimmten Strecke sowohl Strassenbahnen als auch Autobusse hatte verkehren lassen, hat sie jetzt beschlossen, für die betreffende Fahrstrecke zu einem ausschliesslichen Strassenbahnverkehr zurückzugreifen.

Die Berufskrankheiten der Strassenbahnangestellten. (ITF) Die deutsche Strassen- und Kleinbahnberufsgenossenschaft hielt am 29. August ihre Jahressitzung ab. Kollege Kempfner vom deutschen Gesamtverband, der an der Sitzung als Vertreter der Versicherten

teilnahm, stellte dort die Frage der Berufskrankheiten der Strassenbahnangestellten zur Erörterung. Er stützte sich in seinen Ausführungen auf die Ergebnisse der von der I.T.F. durchgeführten Enquête. Alle Vertreter des Personals schlossen sich seinen Ausführungen an, die nachwies, dass das Fahrpersonal der Strassenbahnen Krankheiten unterworfen ist, die für diesen Beruf charakteristisch sind. Es wurde beschlossen, die Klein- und Strassenbahnberufsgenossenschaft um Erteilung genauerer Informationen zu bitten über ihr bekannt gewordene Fälle von Berufskrankheiten, die es ermöglichen würden, beim Gesetzgeber Schritte zu unternehmen zwecks Erlangung einer Vervollständigung des Kataloges der vom Gesetz berücksichtigten Berufskrankheiten.

Vom Züricher Taxichauffourstreik. (ITF) Anschliessend an unsere Notiz in Nummer 15 vom 22. Juli d. J. berichten wir, dass der Streik der Kraftfahrer bei den Züricher Kraftdroschkenbetrieben -- A. Welte-Furrer A.G., -- G. Winterhalder, Rimmelle & Preisig -- am 26. August, also nach siebenwöchentlicher Dauer, eingestellt wurde. Die Taxifirmen planten einen Lohnabbau grossen Stils, und da eine Einigung durch das Städtische Schlichtungsamt nicht erzielt werden konnte, kam es zum Streik. Erst in der siebten Streikwoche waren die Unternehmer wieder zu direkten Verhandlungen bereit, und nachdem sie den Vorschlägen unseres schweizerischen Verbandes fast restlos zugestimmt hatten, beschlossen die betroffenen Chauffeure in einer Mitgliederversammlung mit starker Mehrheit, den Kampf abzubrechen und die Arbeit unter folgenden Bedingungen wieder aufzunehmen: Bei sämtlichen 3 Taxifirmen wird die Bezahlung der Freitage mit 6 Fr. abgeschafft, dagegen erhalten die Chauffeure von Welte-Furrer und Winterhalder mit sofortiger Wirkung sämtliche Einnahmen aus den Gebühren für Gepäckbeförderung. Bei diesen beiden Firmen wird ab 1. Januar 1933 der Tag-Garantielohn von 11 Fr. auf Fr. 10.50 reduziert. Dagegen werden die Ferientage mit Fr. 11, bei Rimmelle & Preisig mit Fr. 10 entschädigt.

Festgelegt wurde ferner, dass die Ferien betragen: nach dem 1. Dienstjahr 4 Arbeitstage, nach dem 2.: 6, nach dem 4.: 9 und nach dem 5.: 12 Arbeitstage. Ferner verpflichteten sich die Taxifirmen, in jedem Wagen durch ein einheitliches Plakat die Fahrgäste darauf aufmerksam zu machen, dass das Trinkgeld im Tarif nicht inbegriffen ist. Der Chauffeur ist auch weiterhin gemäss Artikel 4 des bisherigen Vertrages berechtigt, für persönliche Bemühungen eine angemessene Gebühr zu erheben. Als ein besonderer Erfolg darf die Verlängerung der Vertragsdauer bis 31. Dezember 1933 und die Erhaltung des Garantielohns überhaupt, betrachtet werden. Ferner wurde die Wiedereinstellung sämtlicher am Konflikt beteiligter Arbeiter zugesichert. Diese neue Abmachung mit dem schweizerischen Verband ist ein Beweis dafür, dass es den Unternehmern auch in diesem Falle nicht gelungen ist, die Gewerkschaft der Chauffeure zu zermürben. Wenn man die schlechte Lage im Taxigewerbe und die ständigen Bemühungen der Taxi-Grossfirmen, Streikbrecher zu werben, berücksichtigt, darf man mit diesem Streikergebnis zufrieden sein.

Der Kampf der Kraftdroschkenführer im Haag - Holland. (ITF) Die Kraftdroschkenlenker im Haag, die wegen einer Forderung der Unternehmer auf einen Lohnabbau von 16-17% am 6. Mai in den Streik traten, führen ihren Kampf noch stets weiter. Infolge der Unabgiebigkeit der Kraftdroschkenbetriebe ist ein Ende noch nicht abzusehen.

Die Wiener Taxichauffeure vor einem Arbeitskampf? (ITF) Die Genossenschaft der Wiener Lohnfuhrwerker verlangte schon vor einigen Monaten vom Freien Gewerkschaftsverband, es solle in dem Kollektivvertrag für die Wiener Taxichauffeure eine vierzehntägige Verfallklausel für alle Forderungen aus dem Dienstverhältnis -- mit Ausnahme des Garantielohns -- aufgenommen werden. Die betreffenden Mitglieder haben in einer Versammlung das Ansinnen der Unternehmer rundweg abgelehnt und die Organisation

brachte dies den Arbeitgeberverbänden auch zur Kenntnis. Schriftliche Verhandlungen sind nun im Gange.

Einreise deutscher Kraftfahrer ohne internationale Ausweise nach der Schweiz. (ITF) Motorräder mit oder ohne Beiwagen, Personenautomobile und Autobusse, die ausser den üblichen Erkennungszeichen auch das deutsche Nationalitätsabzeichen "D" führen, dürfen seit 1. August d. J. ohne internationalen Führer- und Zulassungsschein die schweizerische Grenze überschreiten.

Verbesserung der Autoferntransporte durch Auto-Güterbahnhöfe. (ITF) In Deutschland geht man mehr und mehr zur Errichtung solcher Bahnhöfe über, welche aufgelieferte Güter an die jeweils bereitstehenden Lastzüge so zu verteilen haben, dass möglichst wenig Leerfahrten gemacht werden müssen. Diese Laderaum-Verteilungsstellen sind Einrichtungen der organisierten Kraftwagen-spediteure (Gedekra-Reichsverband) und des Reichsverbandes der Auto-Ferntransportunternehmer, die genaue Richtlinien für den Betrieb dieser Verteilungsstellen festgesetzt haben.

Der polnische Hafentarbeiterstreik beendet. (ITF) Am 3. September haben zwischen den Hafenbehörden von Gdingen, den Arbeitgebern und Arbeitnehmern Verhandlungen stattgefunden, die mit folgender Vereinbarung endeten:

- 1) Die Löhne und die sozialen Leistungen werden tarifvertraglich geregelt; der Tarifvertrag wird bis zum 1. Oktober ausgearbeitet;
- 2) in Streitfällen wird das Ministerium für soziale Fürsorge entscheiden;
- 3) bis zum Abschluss des Tarifvertrages werden die Hafentarbeiter zu ihren Löhnen einen Zuschlag von 5% erhalten;
- 4) Kranarbeiter und Bedienstete des Seeamtes bekommen ab 1. September einen Zuschlag von 10%;
- 5) die Frage der Ueberstundenarbeit der Bediensteten des Seeamtes wird einer Prüfung unterzogen;
- 6) die Schifffahrtsangelegenheiten werden auf einer Konferenz zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern, die nach dem 5. September stattfinden wird, geregelt.

Diese Vereinbarung wurde von allen anwesenden Vertretern unterzeichnet, mit Ausnahme der Vertreter des uns angeschlossenen Transportarbeiterverbandes, der die Zugeständnisse für ungenügend hält; die Vertreter von zwei beteiligten nationalistischen Verbänden haben die Vereinbarung unterzeichnet. Unser Transportarbeiterverband hat darauf eine Versammlung unter freiem Himmel einberufen, auf der beschlossen wurde, angesichts der Haltung der nationalistischen Verbände Montag früh die Arbeit wieder aufzunehmen.

Die Vereinbarung bezieht sich nicht auf die Seeleute, die am Dienstag mit dem Seeamt in Verhandlungen getreten sind.

Kommunistische Berichterstattung. (ITF) So schlimm wie in der abgelaufenen Woche haben es die Kommunisten mit ihrer Berichterstattung wohl kaum gemacht. Am Dienstag, den 13. September, meldete die kommunistische Berliner "Welt am Abend" aus Norwegen einen Hafendarbeiterstreik und einen Zusammenstoß mit der Polizei in Oslo, wobei 3 Personen getötet und 80 verletzt worden seien. Sachverhalt: es gab keinen Streik und in Oslo war alles ruhig!

In "Arbeidet" vom 12. September/1932, einem in Bergen (Norwegen) erscheinenden kommunistischen Organ, konnte man lesen, dass die Zentralleitung des holländischen Seeleutestreiks sich an die I.S.H. gewendet habe mit dem Ersuchen, eine internationale Sammlung zur Unterstützung der streikenden Seeleute einzuleiten. Die eingesammelten Gelder sollten direkt an Albert Walter in Hamburg geschickt werden.

Diese Meldung stellt einen unglaublichen Betrug dar! Der Streik ist unter ausschliesslicher Leitung des der I.T.F. angeschlossenen Transportarbeiterverbandes geführt worden, der imstande war, aus eigenen Mitteln die Streikunterstützung zu zahlen und darüber hinaus auch beschlossen hatte, den Unorganisierten eine Unterstützung zu gewähren. Wohl hatte auch die R.G.O. eine sogenannte Streikleitung eingesetzt, sie hatte aber mit dem Streik gar nichts zu tun. Man muss daraus wohl den Schluss ziehen, dass die I.S.H. jetzt darauf aus ist, bei Streiks Gelder zu sammeln zur Bestreitung der Kosten für die Zersetzungsarbeit, welche sie in den verschiedenen Ländern zu führen wünscht.

Das Interesse der Soviets geht der Loyalität gegenüber der Gewerkschaftsbewegung vor. (ITF) Wir haben früher mitgeteilt, dass die im Dienst des Naphta-Syndikats, einer in Stockholm etablierten Sowjetunternehmung, stehenden Arbeiter einen Tarifvertrag geschlossen hatten, der den Grundsätzen des Transportarbeiterverbandes zuwiderläuft. Nach diesen Grundsätzen hätte der Tarifvertrag eine Klausel enthalten müssen, die den Arbeitern das Recht zusichert, während der Geltungsdauer des Vertrages an Streikbewegungen oder Sympathie-Boykotten teilzunehmen. Wie man weiss, ist diese Klausel in den meisten schwedischen Kollektivverträgen enthalten. Darüberhinaus hätte der Vertrag festsetzen müssen, dass die Verweigerung des Transportes mit Boykott belegter Waren oder der Warenlieferung an auf den Index gesetzte Unternehmungen oder der Zusammenarbeit mit Personen, die es an Solidarität gegenüber den dem Schwedischen Gewerkschaftsbund angeschlossenen Verbänden, haben fehlen lassen, nicht als Vertragsbruch betrachtet werden darf. Es scheint, dass die Mehrheit der Arbeiter im Dienste des Naphta-Syndikats Mitglieder der offiziellen, der Moskauer Internationale angeschlossenen kommunistischen Partei sind. Sie sind offenbar der Ansicht, dass die Forderungen der Sowjet-Unternehmung schwerer wiegen müssen als die der Gewerkschaftsorganisationen. Das Komitee der Transportarbeiter-Föderation hat indessen diese Ansicht nicht billigen können und hat, indem es sich auf das Statut stützte, die Mitglieder vor die Alternative gestellt: entweder loyal ihre Verpflichtungen der Organisation gegenüber zu erfüllen oder aus der Organisation auszutreten. Eine unter den Arbeitern veranstaltete Abstimmung hatte zum Resultat, dass 53 Arbeiter sich weigerten, die vom Gewerkschaftsbund und der Föderation geforderte Loyalität zu bezeugen. Die Föderation hat sie darum konsequenterweise aus ihren Reihen ausgeschlossen.

(Bericht des "Fackföreningsrörelsen", des Organes des Schwedischen Gewerkschaftsbundes.)

SEELEUTE

Der polnische Seeleutestreik beendet. (ITF) (SCHON ALS SONDERBERICHT AN DIE REDAKTEURE DER BLÄTTER DER ANGESCHLOSSENEN ORGANISATIONEN VERSANDT.) Laut Nachricht des der I.T.F. angeschlossenen Transportarbeiterverbandes in Gdingen ist auch der polnische Seeleutestreik beendet, nachdem schon vorher eine

vorläufige Regelung für die Hafendarbeiter zustande gekommen war, wodurch die Hafendarbeiter eine Lohnerhöhung von 5% und die Kranführer eine solche von 10% erhielten. In der Nacht vom 6. auf den 7. September haben die Vertreter der Reeder und Seeleute ein Übereinkommen unterzeichnet, wonach die bisherigen Arbeitsbedingungen bis 1. Januar 1933 Geltung haben sollen. Dies ist ein schöner Sieg für unsere Organisation und bedeutet, dass die ursprünglichen Forderungen der Reeder auf eine Lohnherabsetzung von 10 bis 15% erfolgreich zurückgewiesen worden sind.

Sieg der Solidarität. (ITF) Vom 16. bis 23. August haben die Seeleute des Hafens in Bordeaux einen Streik durchgeführt, um zu protestieren gegen die Entlassung von 150 bei den staatlichen Wasserbauarbeiten beschäftigten Seeleuten. Die entlassenen Seeleute sind wieder eingestellt worden.

Der Streik in der holländischen Seeschifffahrt beendet. Glänzender Erfolg für die Seeleute! (ITF) (SCHON ALS SONDERBERICHT AN DIE REDAKTEURE DER BLÄTTER DER ANGESCHLOSSENEN ORGANISATIONEN VERSANDT.) Der Streik der Offiziere und Mannschaften in der holländischen Kauffahrteiflotte ist am 15. September beendet worden. Man wird sich erinnern, dass die Reeder eine 20%-ige Herabsetzung der Heuern gefordert hatten. Die Beteiligung am Streik war vollständig. Die Besatzungen aller einlaufenden Schiffe schlossen sich der Streikaktion sofort an. Der Streik berührte indessen die beiden Reedereien: "Rotterdamsche Lloyd" und "Stoombootmaatschappij Nederland" nicht. In einer in Newcastle unter Oberleitung der I.T.F. abgehaltenen Konferenz hatten die Vertreter der englischen Organisationen ihre Solidarität und ihre Unterstützung versprochen, um die Versuche der holländischen Reeder, ihre Schiffe unter fremder Flagge fahren zu lassen, zum Scheitern zu bringen. Der Verband der chinesischen Arbeiter in Rotterdam hatte sich gleichfalls an die Seite der streikenden gestellt.

Die Fälle der Dampfer "Volendam" und "Rotterdam" geben ein Beispiel von der glänzenden Solidarität und von dem Kampfgeist der holländischen Seeleute. Das erste dieser Schiffe, das einen Tonnengehalt von 15,434 Bruttoregistertonnen hat, sollte nach New York fahren und war schon voll besetzt. Bei der Anmusterung weigerten sich sowohl die Mannschaften, als auch die Offiziere, aufs neue zu mustern, weshalb das Schiff nicht ausfahren konnte. Der Dampfer "Rotterdam", ein Passagierschiff von 24,149 BRT, war auf der Heimreise von New York, und die Reederei wollte dieses Schiff dazu verwenden, die Passagiere des Dampfers "Volendam" nach New York zu bringen. Dem Schiff wurde die Order erteilt, statt nach Rotterdam, nach Ausschiffung seiner englischen Passagiere in Plymouth, nach Boulogne zu fahren, wo die Passagiere für Rotterdam an Land gesetzt wurden, um mit der Eisenbahn nach Holland weiterzufahren. Die Reederei wollte dann das Schiff nach Southampton dirigieren, um dort die Passagiere der "Volendam" aufzunehmen. Bereits in Boulogne protestierte die Besatzung gegen diesen Plan, und der Kapitän gab das schriftliche Versprechen, nach Rotterdam zu fahren. Auf hoher See versuchte der Kapitän indessen drei Mal, den Kurs zu ändern und, ungeachtet seines Versprechens, Southampton anzulaufen. Das wurde von der Besatzung bemerkt, und das Resultat war, dass der Dampfdruck stets sofort fiel, sodass man nur die für die Sicherheit des Schiffes notwendigen Manöver ausführen, aber nicht weiterfahren konnte. Nach diesen drei Versuchen des Kapitäns, beschloss die Besatzung, den Streik zu erklären, wenngleich sich das Schiff auch auf hoher See befand. Sie verweigerte solange jede Arbeit, bis der Kapitän Kurs auf Rotterdam setzte. Während der Nacht wurde das Schiff verankert. Alles verlief in grösster Ruhe, und die Besatzung liess sich nicht provozieren durch ein Kommando von Marinesoldaten, das auf Veranlassung der Reederei von den Behörden auf das Schiff geschickt wurde. Nach einer Stunde konnten die von dem befehlenden Offizier aufgestellten Wachtposten wieder abkommandiert werden. Die Besatzung gab nicht nach, und schliesslich musste die Reederei das Schiff nach Rotterdam

zurückrufen. Bei der Rückkehr konnte sich die Besatzung an Land begeben, mit Ausnahme von 8 Personen, darunter 7 Ausländer und 1 holländischer Heizer, der den Kapitän bedroht haben sollte. Diese 8 Seeleute wurden verhaftet, wurden aber später wieder auf freien Fuss gesetzt. Die Polizeibehörde achtete es nicht für richtig, die Haltung der Besatzung als Meuterei zu betrachten. Es bleibt jetzt der Entscheidung der Staatsanwaltschaft vorbehalten, ob eine strafrechtliche Verfolgung eingeleitet werden soll oder nicht.

Als der Dampfer "Volendam" aus Amerika zurückkehrte, versuchte die Reederei einen Augenblick, das gleiche Manöver zu führen. Gegenüber der entschlossenen Haltung der Besatzung beschloss man jedoch, das zu unterlassen.

Die eingeleiteten Verhandlungen zwischen den Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern vor dem Reichsschlichter blieben zunächst erfolglos. Die Reeder waren untereinander nicht einig, 5 von ihnen wollten schon kapitulieren. Am 10. September erklärten sie sich bereit, den Heuervertrag zu verlängern, ohne aber auf Massregelungsmassnahmen zu verzichten. Erst am 14. September gaben sie auch in diesem Punkte nach. Für die Linienreedereien wurde die nachfolgende Vereinbarung getroffen:

Die vor dem Streike bestehenden Lohn- und Arbeitsbedingungen werden bis zum 31. März 1933 verlängert. Für den "Koninklijk Hollandsche Lloyd" und die "Holland-Amerika-Lijn", läuft diese Frist, in Anbetracht der besonderen Lage dieser Gesellschaften, bis zum 31. Dezember 1932, bzw. 31. Januar 1933. Für die Trampschiffahrt werden die vor Ausbruch des Streikes bestehenden Lohn- und Arbeitsbedingungen bis zum 15. Oktober 1932 verlängert. Es sollen sofort Verhandlungen über den Abschluss eines neuen Kollektivvertrages gepflogen werden, während sich die beiden Parteien wegen möglichst weitgehender Arbeitsbeschaffung an die Regierung wenden werden.

Die Reedereien verpflichten sich, sich aller Massregelungsschritte zu enthalten. Wenn Schiffe wieder in Fahrt gebracht werden, dann soll der Reeder den Mitgliedern der bisherigen Besatzung den Vorzug geben. Dies gilt auch für die auf aufgelegten Schiffen zu verrichtende Arbeit. Die Offiziere sollen ihren alten Rang wieder erhalten, soweit das nicht möglich ist, wird man ihren Dienstalter Rechnung tragen. Alle Differenzen über die Einhaltung der Vereinbarung und über Massregelungen sollen von einem auf Grund des alten Tarifvertrages einzusetzenden Schiedsgerichte geschlichtet werden.

Sofort nach Bekanntwerden des Resultates der Verhandlungen wurden in Amsterdam und Rotterdam grosse Versammlungen der Seeleute abgehalten. In Amsterdam wurde die Vereinbarung von den Seeleuten mit allen Stimmen gegen zwei gutgeheissen, von den Offizieren einstimmig. In Rotterdam jedoch erklärte sich die Mehrheit der Seeleute gegen die Annahme, während die Offiziere sich mit grosser Mehrheit dafür aussprachen. Die Gesamtabstimmung im Zentralverband der Transportarbeiter ergab jedoch eine grosse Mehrheit für die Annahme, da 696 Stimmen für und 394 gegen sie abgegeben wurden. Auf Grund der Abstimmungsergebnisse beschloss der aus den Organisationen der Schiffsoffiziere und dem Zentralverband der Transportarbeiter gebildete sogenannte "Kontaktausschuss", den Streik am Donnerstag, dem 15. September 1932, zu beenden.

Der Streik wird fortgesetzt bei einigen Reedereien, die nicht dem Reederverband angeschlossen sind, und nicht direkt eine Übereinkunft mit dem Kontaktausschuss getroffen haben. Es sind das die "Halcyonlijn", "Middellandsche Zee Cy." und die Reederei des Dampfers "Arie Scheffer", der einen regelmässigen Dienst mit Le Havre unterhält.

Das Ergebnis des holländischen Seeleutestreiks bedeutet einen glänzenden Erfolg für die holländischen Seeleute und Schiffsoffiziere, umsomehr als auf Grund der jetzigen Währungsverhältnisse die holländischen Heuern zu den höchsten der Welt gehören.

Löge das Resultat dieses Streiks ein Ansporn sein für die

- 9 -

Seeleute und Organisationen in den anderen Ländern, alles daran zu setzen, um die Einführung einer internationalen Mindeststeuer zu erreichen.

Nach den Erfolgen in Polen und Holland vorwärts im Kampfe um die Hebung des Lebensstandards der Seeleute!..

(Wir erfahren soeben, dass es wahrscheinlich ist, dass die Gesellschaften, für die der Streik noch fort dauert, gleichfalls kapitulieren werden. Es sind auf ihre Initiative hin Verhandlungen mit der Kontaktkommission eingeleitet worden.)

-o-o-o-