



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

Amsterdam, den 28. April 1933 .

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

SONDERPRESSEBERICHT

Generalstreik der Seeleute in Finnland ausgebrochen.

Er muss zum Siege führen!

Übt internationale Solidarität!!!

(ITF) Finnland muss wohl ein reiches Land sein, sonst könnte es nicht so viele Schiffe kaufen. Aus jeder Übersicht geht hervor, dass regelmässig Schiffe unter die finnische Flagge gebracht werden. So war auch Panama einmal der Hort für Reeder, die sich den "hohen" Heuern und den "weitgehenden" sozialen Verpflichtungen entziehen wollten.

Ein Schiff ist nun mal ein transportables industrielles Unternehmen und es finden sich überall Strohmänner, die um ein imaginäres Schiff reicher werden wollen. Aber der Beweis, dass es sich um einen Flaggenwechsel handelt, ist nicht immer leicht zu liefern. Die Flagge Panamas annehmen, wie es die vaterlandsliebenden deutschen Reedergesellen taten, fällt zu sehr ins Auge. Seine Schiffe in Finnland registrieren zu lassen, das wenigstens eine umfangreiche Ausfuhr von Holz und landwirtschaftlichen Erzeugnissen hat, klingt nicht so unannehmbar. Das beste Mittel gegen diese Machenschaften der Reeder ist der Kampf für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen; nur so können die Ursachen des Flaggenwechsels aufgehoben werden.

x

Seit September 1931 sind die finnischen Seeleute ihres Kollektivvertrages beraubt. Die Krise und die durch die Lappobewegung geschaffene politische Lage ausnutzend, hatten die Reeder beschlossen, die Organisation nicht mehr anzuerkennen. Anfangs hatten sie noch zweierlei Forderungen aufgestellt: 10% Heuerverminderung ohne Kollektivvertrag oder 15% Verminderung mit Kollektivvertrag. Nachdem aber die Hafenarbeiterorganisation aufgelöst worden war, konnten die Reeder noch frechere Forderungen einreichen oder, besser gesagt, sie setzten ihren Willen einfach durch, verminderten die bereits niedrigen Löhne um 15-18 und noch mehr Prozent. Die Organisation der Seeleute war zu schwach, um sich zu widersetzen. Natürlich rechneten die Reeder damit, dass sich der Seeleuteverband während der tariflosen Periode von selbst auflösen würde. Aber diese Rechnung war falsch. Mit zäher Energie wurde der Verband wieder aufgebaut und die erstbeste Gelegenheit abgewartet, um wieder mit Forderungen, darunter auch die, **den Verband als Tarifkontrahenten** anzuerkennen, an die Reeder heranzutreten. Die Steigerung der Holzausfuhr kann als günstiger Kampfmoment angesehen werden. /der finnischen Seeleute

Die Forderungen/sind im Vergleich zu den west- und nordeuropäischen Heuern noch immerhin als recht bescheidene anzusehen, ihre Durchführung würde aber eine erhebliche Verbesserung der Lebenslage der finnischen Seeleute bedeuten und vor allem zu einer Ordnung in der finnischen Schifffahrt führen, worin jetzt mangels eines Kollektivvertrages grösste Wirrnis herrscht.

Die finnischen Seeleute fordern eine Monatsheuer von

Fmk. 1300.--	für Bootsleute
" 1025.--	" Vollmatrosen
" 1050.--	" Heizer
" 860.--	" Kohlenzieher.

Der finnische Seeleuteverband hat sich nicht damit begnügt die Forderungen aufzustellen, sondern einerseits unter den beschäftigten Mitgliedern eine Urabstimmung abgehalten mit dem Resultate, dass sich mehr als 9/10 der Mitglieder für die Proklamierung eines Streikes erklärten, falls die Reeder sich weigern sollten, mit dem Verband zu verhandeln. Andererseits wandte sich der Verband um Unterstützung an die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation und an die I.T.F., insbesondere an den englischen Hafentarbeiterverband, die alle ihre volle Unterstützung zusagten. Besonders der Umstand, dass die englischen Hafentarbeiter in Aussicht gestellt haben, die finnische Einfuhr zu boykottieren, ist von ausserordentlicher Wichtigkeit, da Grossbritannien nicht weniger als 46% der gesamten finnischen Holzausfuhr aufnimmt und auch als das wichtigste Einfuhrland für die Landwirtschaft Finnlands zu betrachten ist.

Alle Bemühungen, Verhandlungen zwischen den beiden Parteien herbeizuführen, sind ergebnislos verlaufen. Die Reeder wollen einfach nicht glauben, dass die Seeleute schon wieder über die Macht verfügen, gegen sie zu kämpfen. Das wird sich nun zeigen, und das hat sich schon gezeigt, denn die Bemannungen kündigen ihre Stellen und verweigern sich anmustern zu lassen, sodass Ende dieser Woche die finnischen Schiffe nicht mehr fahren werden. Sollte es den Reedern trotzdem gelingen unter dem auch in Finnland grossen Arbeitslosenheer Streikbrecher zu finden, dann ist es Aufgabe der ausländischen Bruderverbände die nötigen Massnahmen zu treffen, um zu verhindern, dass diese Schiffe im Ausland gelöscht oder beladen werden.

Der Streik der finnischen Seeleute ist von Bedeutung, nicht nur für sie selbst, sondern auch für die skandinavischen Seeleute und für alle anderen Seeleute, und deshalb darf kein Seemann sich als Streikbrecher auf finnischen Schiffen anwerben lassen!

Und die internationale Solidarität fordert auch, dass die Hafentarbeiter sich weigern, finnische Schiffe, die mit Streikbrechern bemannt nach ihren Häfen kommen, zu behandeln.

HOCH DIE INTERNATIONALE SOLIDARITÄT!!!