

# PRESSEBERICHT

52

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Amsterdam, den 4. Juni 1926

No. 11

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

Die Lage der englischen Eisenbahner nach dem Streik. (ITF) Die Wiedereinstellung der Eisenbahner ist auch bis heute noch nicht bei allen Eisenbahngesellschaften erfolgt. In der Hauptsache begründen die Unternehmungen ihr Verhalten mit dem durch die Fortdauer des Konflikts im Bergbau bewirkten Kohlenmangel, durch den sie nicht nur einen grossen Ausfall an Frachten haben, sondern auch behindert sind, den Dienst im normalen Umfang aufzunehmen. Die Regierung selbst hat eine Einschränkung des Eisenbahndienstes angeordnet. Angesichts dieser Lage hatten die drei Eisenbahnerverbände neue Unterhandlungen mit den Eisenbahngesellschaften eingeleitet, die am 21. Mai zum Abschluss einer zweiten Uebereinkunft führten. Diese Uebereinkunft hebt die in dem Landestarif enthaltene Klausel betr. die garantierte Arbeitswoche vorübergehend auf und legt die Grundsätze für die Verteilung der Arbeit auf das Personal fest.

Bekanntlich hatten sich die Eisenbahngesellschaften in dem ersten, am 14. Mai getroffenen Abkommen das Recht vorbehalten, Personen ohne Verschlechterung der Arbeitsbedingungen zu versetzen. Im ganzen haben die vier Eisenbahngesellschaften hierfür 117 Personen namhaft gemacht, wovon 3 auf the Southern Railway, 55 auf die Great Western, 31 auf die London Midland and Scottish Railway und 28 auf die North Eastern Railway entfallen. Die Betroffenen können Beschwerde einlegen und sich bei Vertretung ihrer Interessen durch einen von ihnen oder den Gewerkschaften zu wählenden Rechtsanwalt unterstützen lassen.

Eine Rede von C.T.Cramp. (ITF) In einer am 30. Mai vor einer Massenversammlung von Eisenbahner in Glasgow gehaltenen Rede führte C.T.Cramp, der Sekretär des allgemeinen englischen Eisenbahnerverbandes u.a. folgendes aus:

Als der Allg. Engl. Eisenbahnerverband und die andern Eisenbahnerorganisationen dem Streikaufruf des Gewerkschaftsrates folgten, geschah dies in der Annahme, dass diese solange im Streik beharren würden bis alle Arbeiter einschliesslich der Bergarbeiter die Arbeit wieder aufnehmen können. Was die Durchführung dieser Uebereinkunft störte ist bis jetzt noch nicht deutlich.

Der Allg. Eisenbahnerverband hat zwecks Unterstützung seiner Mitglieder während des Streiks mehr als 20 Millionen Mark ausgegeben. Dem Verband kann daher kein Mangel an Sympathie mit den um ihre Existenz kämpfenden Bergarbeitern vorgeworfen werden. dargetan Die Lehre des Streiks ist die dringende Notwendigkeit der Arbeiter, sich auf industrieller Grundlage zu organisieren. Es ist eitel zu glauben, dass eine Zusammenwürfelung von Verbänden, die verschiedene Sektionen einer und derselben Industrie darstellen, wirklich kampfkraftig ist.

Dem Generalrat der Gewerkschaften war aufgetragen worden, einen Generalstreik mit ungenügenden Mitteln zu führen. Es hatte wenig Wert für die Arbeiter, in den Streik zu treten, solange sie nicht auch entschlossen waren, die politische Macht zur Kontrolle der Bedingungen anzuwenden, die im kapitalistischen System bisweilen Streiks unvermeidlich machen.

Hinsichtlich der Uebereinkünfte mit den Eisenbahngesellschaften erklärte Cramp, dass die meisten Schwierigkeiten nach und nach behoben worden sind. Die Gewerkschaften waren in der Lage, die Wiedereinstellung ohne Ausnahme zu sichern und zwar auf Grund des alten Arbeitsvertrages. Dies ist möglich gewesen dank der Stärke der Eisenbahnergewerkschaften.

Gewisse Erschwerungen seien durch das Stillliegen des Kohlbergbaus aufgetreten, doch sprach Cramp die Hoffnung aus, dass durch die zweite, am 21. Mai mit den Gesellschaften getroffene Uebereinkunft eine gerechtere Verteilung der Arbeit gesichert wird.

Ferner teilte Cramp noch mit, dass die Zahl der von den Gesellschaften zur Versetzung vorgesehenen Bediensteten erheblich vermindert worden sei und dass wahrscheinlich nur ganz wenige Leute davon betroffen werden.

Die Verluste, die die Eisenbahngesellschaften durch den Streik erlitten haben, wurden von Cramp auf 100 Millionen Mark beziffert.

Die Bedeutung des allgemeinen Streiks in England - Der Geist der Gewerkschaften ungebrochen. (ITF) Der allgemeine Sympathiestreik in England hat die Finanzen der beteiligten Gewerkschaften begreiflicherweise sehr geschwächt. Auch ist unverkennbar, dass das Unternehmertum aus diesem Umstand Nutzen zu ziehen bestrebt ist und dass die Gewerkschaften den Zumutungen des Unternehmertums nicht den selben unbeugsamen Widerstand entgegenzustellen vermögen, mit dem sie vor dem allgemeinen Streik alle Verschlechterungen abwehrten. Es ist vor allem diese Tatsache, die da und dort zu pessimistischen Urteilen auch innerhalb der Arbeiterbewegung selbst führt. Die Railway Review, das Organ des Allgemeinen Englischen Eisenbahnverbandes, tritt dieser sich allenthalben vordringenden Stimmung in einem in der Ausgabe vom 4. Juni erschienenen Artikel mit grosser Entschiedenheit entgegen und bestreitet, dass irgendwelche Veranlassung zum Verzagen oder zum Zweifel besteht. Die entscheidenden Stellen des Artikels seien nachstehend wiedergegeben:

"Es kann nicht gesagt werden, dass uns die grosse Demonstration ärmer an Geist gemacht hat, wenn wir auch finanziell ärmer geworden sind. Der Geist des die Gewerkschaften beseelenden Eifers ist nicht an der Grösse ihrer Ersparnisse zu messen, sondern an ihrem Ehrgeiz und an der Entschlossenheit ihrer Anhänger. Einige der grössten gewerkschaftlichen Siege sind von jenen Verbänden errungen worden, die die kleinste Kasse hatten und nie gab es eine gutgefügte Gewerkschaft, die nicht imstande war, sich aus der Asche ihrer Finanzen zu erheben und ihre Verpflichtungen gegenüber den Mitgliedern zu erfüllen. Das grosse Schauspiel der Zerreissung des Klassenbewusstseins, das wir erlebt haben, lässt uns nicht jenen zustimmen, die da glauben, dass dies der letzte Generalstreik war. Der nächste Generalstreik wird nicht von jenen angeordnet werden, die beamtet sind. Er wird kommen als ein spontaner Ausbruch der Industriearbeiter als Entgegnung irgend eines Angriffes, und in Anbetracht der in dem letzten Streik bekundeten Hartnäckigkeit der Leute, die alles was einzusetzen war riskierten, erscheint uns der kürzliche Streik nur als eine vorläufige Probe, in der wir gesehen haben, wie jeder andere beschaffen ist. Die Verfassung eines jeden einzelnen war perfekt. Jeder mag etwas körperliche Ruhe benötigen, aber dieser Kampf hat zu einer Erhärtung der Mentalität geführt, die mit dem ausgegebenen Geld nicht aufzuwerten ist.

Drei Millionen Leute sind auf Kommando in einen Streit getreten, indem sie alles riskierten, was ihnen das Leben bietet. Junge Leute haben ihre ersten Schritte ins Leben riskiert, und ältere Leute, die nie darüber nachgedacht haben, was es heisst, die Farbe der Strassensteine studieren zu müssen, haben sich den übrigen angeschlossen. Sie haben sich selbst zum Einsatz gebracht in der vollen Erkenntnis, dass ein Gefühl der Klassensolidarität unter den Arbeitern emporgewachsen ist, dem sie sich nicht zu entziehen vermöchten.....

Die Gewerkschaftsbewegung steht nicht an ihrem Ende: sie ist drauf und dran, sich selbst zu begreifen und steht erst in ihrem Anfang. "

vom gesamten eidgenössischen Personal als Willkürakt empfunden würde für dessen ganz unabsehbare Folgen der Bundesrat die volle Verantwortung zu tragen hätte."

Die Haltung der nationalrätlichen Kommission gegenüber dem vom Bundesrat ausgeübten Druck wurde lebhaft begrüsst. Ferner wurde die Hoffnung ausgesprochen, "dass der Nationalrat mit seiner vorberatenden Kommission den Weg der Verständigung betreue und insbesondere in der Besoldungsfrage einer Lösung zustimme, die auch den wohlbegründeten Vorschlägen des Personals Gerechtigkeit widerfahren lässt und bei den Bestimmungen über das Vereinsrecht den Charakter des Ausnahmerechts beseitigt."

Ein sehr starker Druck zur Verschlechterung der Besoldungsbestimmungen der Eisenbahnerschaft geht auch von den schweizerischen Arbeitgeberorganisationen aus. Diese haben Anfang Juni den Mitgliedern der Bundesversammlung eine Eingabe zugestellt, in der hervorgehoben wird, dass die Gehälter, die die öffentlichen Betriebe bezahlen, in mehrfacher Hinsicht auf die Kosten der privaten Produktion einwirken. Einmal würde das Lohnniveau in den privaten Betrieben durch die Angestelltengehälter der öffentlichen Betriebe beeinflusst und zum andern würden die Transporttarife u.s.w. die Produktionskosten der privaten Betriebe belasten. Hieraus erhellt, dass eine Senkung des Lebensstandards der schweizerischen Eisenbahnerschaft vom Unternehmertum benützt würde, auch die Löhne in der privaten Industrie zu reduzieren und dass also auch in diesem Falle die Eisenbahnerschaft bei der Abwehr von Verschlechterungen nicht nur im eigenen Interesse, sondern in dem der gesamten Arbeiterklasse ihres Landes kämpft.

Ein Lohnkonflikt in Lettland. (ITF) Der Verband der Eisenbahner Lettlands hatte am 20. Mai bei der Eisenbahnverwaltung eine Erhöhung der Löhne für die Werkstätten- und Streckenarbeiter um 30% beantragt. Die Eisenbahnverwaltung hat diese Forderung nicht nur abgewiesen, sondern im Gegenteil eine weitere Einkommensverschlechterung dadurch herbeigeführt, dass sie ab 1. Juni für Arbeit an Sonn- und Feiertagen vorausgehenden Tagen nicht mehr volle 8 Arbeitsstunden, sondern nur noch die tatsächlich geleisteten Arbeitsstunden bezahlt. Nach dem bestehenden Arbeitsgesetz ist die Arbeitszeit an Samstagen 6 Stunden und an Feiertag-Vortagen 4 Stunden. Ueber die Vergütung dieser Arbeit selbst ist in dem Gesetz nichts gesagt. Der Eisenbahnerverband Lettlands hat gegen die Massnahme protestiert und deren Aufhebung gefordert. Die Eisenbahner sind entschlossen, eventuell zur Waffe des Streiks zu greifen. Der Verband hat sich in der letzten Zeit in erfreulicher Weise entwickelt und sieht einem Kampfe mit Zuversicht entgegen.

Eisenbahnerstreik auf Cuba. (ITF) Mitte Mai sind die Eisenbahner der Consolidated Railroad auf Cuba in einen zur Zeit noch fortdauernden Streik getreten. Veranlassung hierzu gab die von der Eisenbahngesellschaft im März dieses Jahres abgegebene Erklärung, dass ein nach umständlichen und sich während eines Jahres hinschleppenden Verhandlungen erzielttes Abkommen, das ausser von Vertretern der Eisenbahnverwaltung und der Eisenbahnergewerkschaft von einem Vertreter der Regierung unterzeichnet war, null und nichtig sei. Als einzige Begründung hierfür wurde die inzwischen erfolgte Herabsetzung der Eisenbahntarife angeführt. Die Eisenbahnergewerkschaft erklärte sich daraufhin bereit, einer entsprechenden Verminderung der Lohnsätze zuzustimmen, doch ging die Eisenbahngesellschaft darauf nicht ein. Seitens der Eisenbahner wurde angekündigt, dass sie bei weiterem ablehnenden Verhalten der Gesellschaft am 13. April in Streik treten werden. In diesem Stadium des Konflikts bot der Präsident seine Vermittlung an und ersuchte die Eisenbahnergewerkschaft von der Durchführung des Streiks vorläufig abzusehen. Diesem Ersuchen wurde entsprochen, doch da die Bemühungen des Präsidenten um eine friedliche Lösung des Konfliktes scheiterten, sahen sich die Eisenbahner Mitte Mai zur Ausführung des angekündigten Streiks gezwungen. Ueber den Streikverlauf sind bisher Einzelheiten nicht bekannt. Aus einem an den Vorsitzenden des amerikanischen Gewerkschaftsbundes gerichteten Telegramm der Eisenbahner ist zu schliessen, dass die Regierung mit aller Strenge gegen die Streikenden vorgeht. U. a. wird  
von Cuba

darin erklärt, dass die Regierung sich zum Ziel gesetzt habe, die Organisation der Eisenbahner zu zertrümmern. Der amerikanische Gewerkschaftsbund wurde ersucht, gegen die Haltung der Regierung von Cuba Verwahrung einzulegen.

#### /die Akte/

Um die 44-Stundenwoche in Australien. (ITF) Seitens des Obersten Gerichtshofes des Australischen Staatenbundes ist mit Stimmenmehrheit ein Urteil gefällt worden, das über die 44-Stundenwoche in Neu-Süd-Wales als im Widerspruch zur Gesetzgebung des Australischen Staatenbundes erklärt. Das Urteil stützt sich darauf, dass in dem Bundesgesetz über die Arbeitszeit gesagt wird: "die Arbeitszeit 7/48 Stunden in der Woche nicht überschreiten." Aus dieser Abgrenzung nach oben hat der Gerichtshof auch eine Abgrenzung nach unten gemacht, um dadurch der Ausbreitung der 44-Stundenwoche in Australien, die bereits in dem Arbeitsgesetzen von Queensland und Westaustralien verankert ist, Schwierigkeiten zu machen.

Die Eisenbahnerlöhne in den Vereinigten Staaten. (ITF) Der durchschnittliche Monatslohn bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten betrug im Dezember 1925 135 Dollar gegen 133 Dollar in 1924 und 125 Dollar in 1923. Das durchschnittliche Jahreseinkommen betrug nach den Feststellungen des Bundesverkehrsamtes in 1925 3 197 Dollar für Lokomotivführer im Passagierverkehr und 3 197 Dollar für Lokomotivführer im Frachtverkehr. Diese Feststellungen stützen sich indessen nur auf 42 000 Personen und es ist daher fraglich, ob sie den wirklichen Durchschnitt angeben. Heizer hatten ein durchschnittliches Jahreseinkommen von 2 300 Dollar und Schaffner von 2 800 Dollar. Die Strecken- und ~~Vaterhaltungs~~ <sup>Wartungs</sup> Arbeiter hatten ein Durchschnittseinkommen von 877 Dollar und die Werkstättenarbeiter von 965 Dollar.

Ueber 400 000 Eisenbahner, d.i. ein gutes Viertel der Gesamtbeschäftigten, hatten weniger als 1000 Dollar, und rund ein Drittel weniger als 1200 Dollar im Jahr.

#### Transportarbeiter.

Jahresversammlung der National Transport Workers' Federation. (ITF) Die National Transport Workers' Federation, der neben dem englischen Seeleuteverband noch eine Reihe kleinerer Transportarbeiterverbände angehören, hielt am 24. Juni ihre Jahresversammlung ab. In einer einstimmig angenommenen Resolution forderte sie Amnestie für alle Personen, die wegen Vergehen gegen das Ausnahmegesetz eingesperrt worden sind. Der Vorsitz wurde von Cotter geführt, der in seiner Eröffnungsansprache erklärte, stolz darauf zu sein, dass die Mitgliedschaft Loyalität und Solidarität während des Generalstreiks geübt hat. Ferner wurden noch Resolutionen angenommen, in denen erklärt wird, dass die Föderation entschlossen ist, die Bergarbeiter in ihrem Kampfe mit ganzen Kräften zu unterstützen.

Die Hafenunternehmer von Dünkirchen lehnen Verhandlungen ab. (ITF) Die Aussperrung im Hafen von Dünkirchen, von der etwa 5000 Hafentarbeiter betroffen sind, dauert unverändert fort. Seitens des Amtsrichters von Dünkirchen und des Unterpräfekten sind Unternehmer und Arbeiter zu einer Aussprache eingeladen worden, doch hat die Unternehmerorganisation diese Einladung abgelehnt mit der Erklärung, dass die Stunde zu einer Aussöhnung noch nicht gekommen ist. Daraus ergibt sich, dass die Unternehmer den von ihnen provozierten Kampf allein durch die Macht entscheiden lassen und die Kraft der Hafentarbeiter-Organisation mit allen Mitteln zerbrechen wollen. Die Arbeiter harren mit Zähigkeit aus. Teilweise ist es ihnen gelungen, die Arbeit an Schiffen auf eigene Rechnung durchzuführen.

Vertragsabschluss in der holländischen Rheinschiffahrt. (ITF) Die Mitgliedschaft des Zentralen Transportarbeiterbundes hat dem mit den Rheinreedereien ausgearbeiteten Vertragsentwurf zugestimmt, so dass dieser nunmehr in Kraft tritt. Bekanntlich sieht dieser zum ersten Mal die Auszahlung eines Teiles des Lohnes bei Erkrankung vor. Zu dieser Regelung schreibt das Organ der genannten Gewerkschaft:

Es handelt sich um einen Beginn mit einer der notwendigsten Massnahmen, die weiter ausgebaut und durch andere ergänzt werden muss.

Es ist ein Anfang praktischer Verwirklichung, wobei wir uns nicht durch Hinweis auf den Gesetzentwurf haben ablenken lassen. Hätten wir hierauf warten müssen, dann wäre nicht nur noch viel Wasser durch den Rhein geflossen, sondern dann hätten auch in der Zwischenzeit noch viele kranke Rheinschiffer auf das warten müssen, was ihnen die Unternehmer geben.

Löhne und Arbeitszeit der Hafentarbeiter in Canada. (ITF) Einer Veröffentlichung des Departement of Labour, Canada, entnehmen wir folgende Uebersicht über die Entwicklung der Löhne sowie der Arbeitszeit für Hafentarbeiter in verschiedenen Häfen Canadas:

| Hafen           | 1920 |         | 1924 |         | 1928 |    |
|-----------------|------|---------|------|---------|------|----|
|                 | I    | II      | I    | II      | I    | II |
| Charlottetown   | 60   | 9       | 70   | 9       | 65   | 9  |
| Halifax.....    | 65   | 9-10 x/ | 65   | 9-10 x/ | 65   | 9  |
| St. John.....   | 70   | 9       | 65   | 9       | 65   | 9  |
| Quebec.....     | 65   | 9       | 65   | 9       | 65   | 9  |
| Montreal.....   | 70   | 10      | 62   | 10      | 62   | 10 |
| Pt. Edward..... | 40   | 10      | 35   | 10      | 35   | 10 |
| Port Mc Nicoll  | 55   | 10      | 35   | 10      | 35   | 10 |
| Port William... | 46   | 10      | 40   | 10      | 40   | 10 |
| Vanvouver.....  | 90   | 8       | 80   | 8       | 80   | 8  |
| Victoria.....   | 90   | 8       | 80   | 8       | 80   | 8  |
| Prince Rupert.. | 90   | 8       | 80   | 8       | 80   | 8  |

(I gibt die Stundenlöhne an in Dollar-Cents, II die Zahl der Arbeitsstunden pro Tag)

x/ im Winter 9 Stunden, im Sommer 10 Stunden.

### S e e l e u t e

Beendigung der Neunten Internationalen Arbeitskonferenz. -Mägere Ergebnisse. (ITF) Die am 7. Juni begonnene Neunte Internationale Arbeitskonferenz ist am 24. Juni beendet worden. Das Ergebnis der fast dreiwöchigen Verhandlungen ist als ein ausserordentlich mägeres zu bezeichnen. Zwar wurden zwei Konventionen angenommen, von denen die eine den Anmusterungsvertrag der Seeleute und die andere die Rückbeförderung der Seeleute betrifft, aber nicht ohne dass an den vom Internationalen Arbeitsamt vorgelegten bescheidenen Entwürfen noch Abstriche zum Schaden der Seeleute vorgenommen worden waren. Als Ganzes genommen widerspiegeln beide Konventionen nur die in den weitaus meisten seefahrenden Ländern bereits bestehenden gesetzlichen Vorschriften. Der dritte und wichtigste Konventionsentwurf, der die Konferenz beschäftigte, und der eine Regelung der Disziplinarstrafen und der strafrechtlichen Massnahmen gegen Seeleute vorsah, fiel überhaupt unter den Tisch. Der schliesslich der Hauptversammlung vorgelegte Text stellte das Minimum dar, dem die Seeleute hätten zustimmen können, aber die Repräsentanten und namentlich auch die Vertreter der englischen Regierung erklärten kategorisch, dass sie diesem nicht zustimmen könnten. Der Entwurf hätte unter diesen Umständen nur noch Aussicht auf Annahme gehabt, wenn sein Charakter von einer Konvention in den einer Empfehlung umgeändert worden wäre, was die Seeleutegruppe indessen zu unterstützen ablehnte. Die Gründe hierfür hat Brautigam als Sprecher der Arbeitnehmergruppe also zusammengefasst:

1) Es ist unter diesen Umständen besser, die Frage unberührt zu lassen und zu versuchen, diese in der Form einer Konvention auf der Arbeitskonferenz von 1928 zu lösen;

2) Eine Empfehlung muss die Richtung andeuten, in der die Nachprüfung der Landesgesetze zu erfolgen hat. Diese Empfehlung, die anfänglich als Konvention gedacht war, enthält aber nur eine Zusammenfassung bereits bestehender Regelungen und ist damit als Empfehlung für zukünftige Gesetze nicht brauchbar;

3) Die Gesetzgebung geht in den meisten Ländern bereits weiter oder es bestehen wertvollere Entwürfe als die Empfehlung.

Nach dieser Erklärung wurde mit 50 gegen 38 Stimmen die Annahme des Entwurfs als Empfehlung abgelehnt.

Die Stimmung, mit der die Seeloutegruppe die Konferenz verlassen hat, wurde von dem Arbeitervertreter Australiens Beasley, der als Vorsitzender der Arbeitergruppe fungierte, in seiner Schlussrede wie folgt zum Ausdruck gebracht:

"Die Vertreter der Seeleute kamen nach Genf in der Absicht, an dem Zustandekommen einiger Beschlüsse zu helfen, worin nicht nur das Bestehende umschrieben wird, sondern die den Seeleuten auch einige Verbesserungen bringen. Zusammen mit den übrigen Arbeiterdelegierten haben sie drei Wochen in Kommissionen und öffentlichen Sitzungen dieses Bestreben gezeigt. Nichtsdestoweniger ist das erreichte Resultat weit hinter dem zurückgeblieben, was die Seeleute zu fordern berechtigt waren. Die Reeder haben durch ihr Auftreten, ihre Reden, ihre grosse Zahl von Anträgen zwecks Verschlechterung der Entwürfe und schliesslich durch ihre Ablohnung von allem, was als Verbesserung betrachtet werden konnte, bewiesen, dass sie gegenüber allen Bestrebungen zur Verbesserung des Loses der Seeleute ebenso unversöhnlich sind wie immer. Das Erzielte ist für die Seeleute wertlos. Dieses negative Resultat ist die Schuld der Reeder und derjenigen Regierungsvertreter, die diese in dem Bestreben, den Seeleuten das ihnen rechtlich zustehende zu verweigern, unterstützt haben. Die Seeleute verlassen diese Konferenz in der Ueberzeugung, dass für sie in derselben Weise wie für alle andern Arbeiter der Ruf gilt: Proletarier aller Länder vereinigt Euch! Allein durch eigene Organisation und eigene Macht werden sie bessere Lebensbedingungen erreichen."

Seitens des Sekretariats der I.T.F. nahm Edo Fimmen an der Konferenz teil.

#### Neue Zusammensetzung der Paritätischen Maritimen Kommission. (ITF)

Die Arbeitervertreter in der auf der Neunten Internationalen Arbeitskonferenz neu zusammengestellten Paritätischen Maritimen Kommission sind: Edo Fimmen (I.T.F.), Henson (England), Köhler (Deutschland), Lundgreen (Schweden) und Ehlers (Frankreich).

Als Stellvertreter wurden benannt: Brandt (Internationale der Seeoffiziere), Mahlman (Belgien). Als weitere stellvertretende Mitglieder wurden angewiesen: Mass (Internationale der Seeoffiziere), Narasaki (Japan).

Erhöhung der Seeleute-Heuern in Belgien. (ITF) Dem Belgischen Seeleutebund ist es gelungen, auf dem Verhandlungswege eine Erhöhung der geltenden Heuern für Seeleute um 15 Prozent zu erreichen. Die Letzte Erhöhung war am 1. März 1924 in Kraft getreten. Damals stand der Teuerungsindex auf 504, während er jetzt auf 553 Punkte, also im 10 Prozent gestiegen ist. Die Reeder hatten sich anfänglich nur zu einer Erhöhung um 5 Prozent bereit finden wollen. Seitens des belg. Transportarbeiterbundes war der Seeleute-Organisation für den Fall eines Kampfes kräftigste Unterstützung zugesagt. Keine Anwendung findet die 15%ige Erhöhung auf die Ueberstunden. Deren Sätze bleiben unverändert. Die Seeleute-Organisation hofft, auch in dieser Hinsicht noch eine Besserung zu erzielen.

Um die Verschmelzung schwed. Seeleuteorganisationen. (ITF) Der am 28. Juni begonnene Kongress des Schwedischen Seeleutebundes hat beschlossen, vorausgesetzt dass der Heizervorband seine Mitwirkung zugesagt, einen Gründungskongress einzuberufen mit der Aufgabe, die endgültigen Massnahmen zur Verschmelzung der beiden Verbände zu treffen. Auch wurde beschlossen, die Vertreter des Seeleutebundes für den Anschluss an die Landeszentrale der Gewerkschaften stimmen sollen.

Schliesslich sprach sich der Kongress noch für den Anschluss an die Skandinavische Transportarbeiter-Föderation aus.

In Stockholm beträgt der Lohn eines Chauffeurs bei den Kohlenfirmen 67 Kronen pro Woche, seines Begleiters 60 Kronen. Ferner wird eine Prämie für die transportierten Mengen bezahlt. Wird die Essenspause ausserhalb verbracht, so erhalten die Betreffenden 2 Kronen vergütet. Mit einer Baugesellschaft wurde ein Vertrag abgeschlossen, wobei der Lohn für Chauffeure auf 77 Kronen pro Woche festgesetzt wurde.

In Boras erhalten die Omnibuschauffeure jeden 8. Tag frei. Ihr Lohn beträgt 55 Kronen pro Woche. Nach 6 Monaten Anstellung erhalten sie 7 Ferientage. Droschkenchauffeure erhalten 45 Kronen und 8 Ferientage nach 6 Monaten Anstellung.

In Halmstad ist der Lohn für Omnibuschauffeure 47 Kronen nobst 1 % der Einnahmen. Bei einer Druckerei in Göteborg (3 Chauffeure) beträgt die Arbeitszeit 48 Stunden pro Woche. 2 erhalten einen Wochenlohn von 75, einer von 65 Kronen. Überarbeit wird an Wochentagen mit 2 Kronen pro Stunde vergütet, an Sonn- und Feiertagen mit 2,5 Kronen pro Stunde. Ferien: nach einem Jahre Anstellung 7 Tage, nach 3 Jahren 10 Tage, nach 5 Jahren 14 Tage.

In Karlstad erhalten Chauffeure, die Passagiere auswärts herumfahren, 10 Kronen Diäten pro Tag.

Im allgemeinen wird die Kleidung des Chauffeurs ganz oder teilweise vom Arbeitgeber bezahlt.

### S e e l e u t e .

Die Neunte Internationale Arbeitskonferenz. (ITF) Am 7. Juni begann in Genf die Neunte Internationale Arbeitskonferenz, die bekanntlich der Behandlung von Seemannsfragen dient, aber einem Beschluss des Verwaltungsrates des I.A.A. zufolge gerade die Frage, die die Seeleute am meisten interessiert, die Regelung der Arbeitszeit an Bord, hiervon ausgenommen und ihre Aufgabe auf die Ausarbeitung eines Seemannsrechts beschränkt hat. Was die Verhandlungen über den bisherigen Verlauf der Neunten Konferenz liegen im Augenblick keine Nachrichten vor, da die Verhandlungen in verschiedene Kommissionen verlegt sind, die unter Ausschuss der Öffentlichkeit tagen. Immerhin ist einem Bericht, der am 15. Juni in dem Amsterdamer Arbeiterblatt "Het Volk" erschienen ist, zu entnehmen, dass die Arbeit in den Kommissionen sehr schleppend vorwärts geht und dass die Reeder sich einer für die Seeleute annahmehabaren Lösung mit allen Mitteln widersetzen. Zunächst stellten diese das Verlangen, dass das Seemannsrecht in einer einzigen Konvention niedergelegt werden soll, während das I.A.A. hierfür drei Konventionen vorgesehen hätte, von denen sich die eine auf die zivilrechtliche Lage des Seemanns während der Gültigkeit des Anwerbungsvertrages, die zweite auf die Regelung seiner Rechtsstellung nach dessen Ablauf und die dritte auf die strafrechtliche Lage des Seemanns bezieht. Die Seeleutevertreter traten entschieden für die Behandlung des Seemannsrechts in verschiedenen Konventionen ein und setzten diese Forderung schliesslich auch durch. Demgemäss wurden drei verschiedene Kommissionen zur Behandlung der Konventionsentwürfe gebildet.

Seitens der Seeleutevertreter war auch versucht worden, zunächst einen Beschluss durchzusetzen, demzufolge die Arbeitszeitfrage für Seeleute auf der für 1927 vorgesehenen Internationalen Arbeitskonferenz behandelt werden sollte. Gegen diese Forderung wurde jedoch eingewendet, dass die Tagesordnung der nächstjährigen Konferenz bereits festgesetzt und mit Verhandlungspunkten derart überladen sei, dass sich eine Vermehrung des Stoffes als unmöglich erweise. Mit Rücksicht darauf stellte die Seeleutegruppe schliesslich den Antrag, die Arbeitszeitfrage auf See in 1928 zu behandeln und dieser Antrag wurde in einer allgemeinen Sitzung, die am 17. Juni stattfand, mit 67 gegen 26 Stimmen angenommen. Bemerkenswert ist, dass hierbei von den Rednern göttend gemacht wurde, die Zeiten seien für eine Regelung der Arbeitszeit auf See auf der Grundlage des Achtstandentages, was selbstverständlich den Seeleutevertretern auch verschwebt, zu ungunstig. Damit gaben die Redner deutlich zu verstehen, dass sie sich einer Regelung der Arbeitszeit auf See, wie sie bereits auf der Washingtoner Konferenz

in Aussicht gestellt worden war, auch in den kommenden Jahren widersetzen werden. Es wird daher selbst für den Fall, dass in 1928 eine entsprechende, den Wünschen der Seeleute Rechnung tragende Konvention zustande kommt, mit den gleichen Manövern gerechnet werden müssen, mit denen die Ausführung der Washingtoner Achtstundentag-Konvention für die Industrie-Arbeiter bisher hintertrieben worden ist.

#### Gesundheitsinspektionen der Schiffsmannschaften in New York.

(ITF) Die National Sailors' and Firemen's Union ist bei der englischen Regierung vorstellig geworden, um eine Beseitigung der von der Gesundheits-Inspektion im Hafen von New York eingeführte Massnahme zu erwirken, die wohl die Mannschaften, nicht aber die Offiziere usw. bei Ankunft im Hafen von New York einer gesundheitlichen Untersuchung unterwirft. Von der Gewerkschaft wird geltend gemacht, dass gerade die Beschränkung der Untersuchung auf Mannschaften die Unhaltbarkeit der Massnahme erweise, da Offiziere genau wie sonstige Menschen Ansteckungen ausgesetzt seien. Für die Mannschaften haben die angeordneten Untersuchungen zur Folge, dass sie dadurch länger als notwendig an Bord zurückgehalten werden und einen Teil ihrer Freiheit einbüßen. Seitens der englischen Regierung ist erklärt worden, dass sie nicht beabsichtige, Schritte in dieser Angelegenheit zu unternehmen.

Streik auf einem deutschen Schiff in Leningrad. (ITF) Die deutsche Reederei Roebling und Menzel (Hamburg) lässt vier Schiffe ihrer Flotte unter holländischer Flagge fahren, weigert sich aber, der ausschliesslich aus Deutschen bestehenden Besatzung holländische Heuersätze zu zahlen. Als eines dieser Schiffe, der Dampfer "Neckar", kürzlich im Hafen von Leningrad einlief, verhängten die russischen Hafendarbeiter über das Schiff den Boykott, nachdem auf Rückfrage beim holländischen Transportarbeiterbund, der bekanntlich auch Seeleute organisiert, die Zustimmung hierzu erteilt war. Gleichzeitig traten die Mannschaften in den Ausstand und weigerten, in der Ladung zu arbeiten. Nach dreitägigem Konflikt kam mit dem Kapitän eine Verständigung zustande. Der Kapitän willigte in die Forderungen der Mannschaften ein und verpflichtete sich gleichzeitig, nach Ankunft des Schiffes im Heimathafen keine Massregelung oder Verfolgung der Mannschaften vornehmen zu lassen. Die Verhandlungen selbst wurden von dem Sekretär des Internationalen Aktions- und Propagandakomitees der Transportarbeiter, Atschanow, geführt, der auch im Besitze des abgeschlossenen Vertrags ist. Nunmehr berichten die Blätter, dass die Besatzung des Schiffes beim Anlaufen in einen deutschen Hafen wegen Meuterei verhaftet worden ist und dass der Kapitän des Schiffes, Ortrise, diese Verfolgung selbst veranlasst hat.

Eine Verschlechterung des schwedischen Arbeitsgesetzes für Seeleute. (ITF) Obwohl der Wortlaut der vom schwedischen Parlament beschlossenen Abänderungen im Arbeitsgesetz für Seeleute noch nicht vorliegt, so ist bereits sicher, dass in gewissen Fällen eine Verlängerung der Arbeitszeit im Hafen von einer halben Stunde gestattet werden soll. Ferner ist die obligatorische 100%ige Zulage als Ueberstundenvergütung gestrichen und der Passus "Lade- und Löscharbeiten" in "Hantierung von Lasten" umgeändert worden. Dies könnte bedeuten, dass die Heizung des Hilfskessels und die Bedienung der Winschen nicht als Lade- und Löscharbeit zu betrachten wäre.

Die Schifffahrt auf Leningrad im Jahre 1925. (ITF) Im Jahre 1925 haben 690 Schiffe den Hafen von Leningrad angelaufen; davon 174 deutsche, 147 russische, 103 dänische, 103 finnische, 62 englische, 49 norwegische, 41 schwedische, 3 holländische, 3 griechische, 2 amerikanische, 1 italienisches, 1 französisches und ein estländisches.