



TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 20186

Nr. 22

Amsterdam, den 11. Nov. 1926

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

Allgemeines.

Streiks und Aussperrungen in England während der ersten neun Monate 1926. (ITF) Nach den Aufzeichnungen der Ministry of Labour Gazette fanden in den ersten neun Monaten 1926 in Grossbritannien und Nord-Irland 265 Arbeitskonflikte statt, die entweder zur Aussperrung oder zu Streiks führten. Insgesamt waren daran 2 738 000 Personen beteiligt. Der hierdurch verursachte Verlust an Arbeitstagen wird auf 124 984 000 Tage beziffert. Die beiden letzteren Zahlen wieder spiegeln in der Hauptsache die Bergarbeiteraussperrung (1 094 000 Beteiligte und 109 220 000 verlorene Arbeitstage) und den Generalstreik (1 580 000 Beteiligte und 15 000 000 verlorene Arbeitstage). Schaltet man diese beiden Grosskonflikte aus, so vermindert sich die Zahl der an Aussperrungen und Streiks beteiligt gewesenen Personen auf rund 100 000 und die Zahl der verlorenen Arbeitstage auf rund 750 000. Das Transportgewerbe ist an den beiden letzten Ziffern mit rund 20 Prozent beteiligt.

In den ersten neun Monaten 1925 war die Zahl der offenen Arbeitskonflikte 452, die Zahl der beteiligten Personen 377 000 und die Zahl der verlorenen Arbeitstage 6 072 000. Für das Transportgewerbe allein waren die entsprechenden Ziffern: 36 Konflikte, 20 000 beteiligte Personen und 44 000 verlorene Arbeitstage.

Die Bewegung der englischen Löhne in den ersten neun Monaten 1926.

(ITF) In den ersten neun Monaten 1926 fanden in den von der Ministry of Labour Gazette erfassten Industrien folgende Lohnveränderungen statt: für 133 750 Personen erhöhte sich die Wochenlohnsumme um 15 500 £, während sich die Wochenlohnsumme für 897 000 Personen gleichzeitig um 88 800 £ verminderte. Die Gesamtlohnsumme ist demnach in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres um 73 300 £ zurückgegangen. In den entsprechenden neun Monaten des vergangenen Jahres stieg die Wochenlohnsumme für 830 000 Arbeiter um 76 000 £, während gleichzeitig für 970 000 Beschäftigte eine Verminderung der Wochenlohnsumme um 152 000 £ eintrat.

Für das Transportgewerbe sind die entsprechenden Ziffern für 1926 wie folgt: für 1850 Beschäftigte hat sich die Wochenlohnsumme um 680 £ erhöht, und für 194 000 Beschäftigte um 10 250 £ vermindert.

Bemerkt sei, dass es sich bei diesen Ziffern nur um theoretische Feststellungen handelt, da nur die Änderungen erfasst werden, die sich aus dem Abschluss neuer Lohnsätze usw. ergeben. Eintretende Verschiebungen in der Zahl der Beschäftigten selbst werden nicht berücksichtigt. Die Ab- und Zunahme der tatsächlich gezahlten Wochenlohnsumme wird sich daher um so weniger mit den obigen Ziffern decken, je grösser die Schwankungen des Beschäftigungsgrades sind. Beispielsweise ist es sehr wohl möglich, dass die theoretische Wochenlohnsumme steigt, dass aber gleichwohl eine Verminderung der tatsächlichen Wochenlohnsumme eintritt, wenn gleichzeitig ein starker Rückgang in der Zahl der Beschäftigten erfolgt. Immerhin haben die Erhebungen der Ministry of Labour Gazette einen grossen Wert, da aus ihnen die Bewegung der tarifmässigen Löhne erkennbar wird.

Das Tarifvertragswesen in Holland. (ITF) Der amtlichen "Maandschrift van het Centraal Bureau voor de Statistiek" entnehmen wir die nachstehende Uebersicht über die Entwicklung des Tarifvertragswesens in Holland:

<u>Es waren in Kraft:</u>	<u>Zahl der Tarif-</u> <u>verträge</u>	<u>Zahl der</u> <u>Betriebe</u>	<u>Zahl der Be-</u> <u>schäftigten</u>
am 1. Januar 1911	87	1100	23 000
" 1. " 1917	828	6700	83100
" 1. " 1918	932	7800	118 400
" 1. " 1920	983	22 500	273 600
" 1. " 1922	725	20 900	257 600
" 1. Juni 1923	671	16 900	238 000
" 1. " 1924	819	16 500	285 300
" 1. " 1925	748	16 800	266 100
" 1. " 1926	763	16 400	261 600

Da die Zahlen für 1924 hauptsächlich auf bessere Berichterstattung zurückzuführen sein sollen, lässt sich aus der Uebersicht auf eine gewisse Stabilisierung des Tarifvertragswesens schliessen. Die gegenüber dem 1. Juni 1925 gestiegene Zahl der Kollektivverträge ist wohl in der Hauptsache darauf zurückzuführen, dass landestarifliche Abmachungen etwas zurückgegangen und durch Lokal- oder Betriebstarife ersetzt worden sind. Tatsächlich betrug der Prozentsatz der durch Landestarife erfassten Beschäftigten am 1. Juni 1925 50% gegen 53 % am 1. Juni 1925.

Ueber die tariflich festgelegte Höchst arbeitszeit und die hierin seit 1922 eingetretene Verschiebung veröffentlicht das holländische Statistische Amt folgende Uebersicht:

<u>Höchst arbeitszeit pro Woche</u>	<u>Prozentsatz</u> <u>der beteiligten Arbeiter</u>			
	<u>1922.</u>	<u>1924.</u>	<u>1925.</u>	<u>1926.</u>
45 Stunden oder weniger	77,2	1,3	2,4	3,2
45½ " bis einschl. 47½ Std.	16,4	12,1	13,2	0,7
48 Stunden	0,7	82,1	73,9	85,2
48½ " bis einschl. 50 Std.	3,5	2,2	3,0	3,3
50½ " " " 55 "	2,0	1,8	1,4	1,8
Ueber 55 Stunden.....	0,1	0,4	6,0	5,8
	100,0	100,0	100,0	100,0

Demnach ist die tarifliche wöchentliche Höchstarbeitszeit in 1926 für 85,2 % der unter Tarif arbeitenden Personen 48 Stunden, für 10,9 % mehr als 48 Stunden (worunter für mehr als die Hälfte über 55 Stunden), und nur für 3,9 % weniger als 48 Stunden, während in 1922 die tarifmässige Arbeitszeit für 93,6 % der unter Tarif beschäftigten Personen unter 48 Stunden die Woche lag.

Streiks und Aussperrungen während 1925 in Holland. (ITF) Den Erhebungen des holländischen Statistischen Amtes zufolge fanden in 1925 insgesamt 262 Streiks und Aussperrungen statt. Hiervon waren 1 628 Betriebe mit 31 700 Beschäftigte betroffen. Der hierdurch eingetretene Gesamtverlust an Arbeitstagen wird auf 786 600 beziffert. Gegenüber 1924 bedeutet dies eine starke Erhöhung der Arbeitskonflikte und zwar nicht so sehr hinsichtlich der beteiligten Personen als hinsichtlich der Zahl der Unternehmungen und der verlorenen Arbeitstage. Für 1924 waren die entsprechenden Ziffern: 239 Konflikte, 1159 Betriebe, 27 100 Personen und 427 100 verlorene Arbeitstage. Allerdings spielte in das Jahr 1924 noch ein bereits in 1923 begonnener Konflikt in der Textilindustrie hinein, der in den voran gehenden Zahlen ausser Betracht gelassen ist.

Kennzeichnend ist für 1925 das starke Vorherrschen der Konflikte um Lohnerhöhungen. Von der Gesamtzahl der an Konflikten beteiligt gewesenen Personen waren 49 % in einer Bewegung für Lohnerhöhung und 25 % in einer Bewegung zur Abwehr von Lohnerabsetzungen gestanden. In 1924 war das Verhältnis fast umgekehrt: 23 % der beteiligten Personen standen in einer Bewegung für Lohnerhöhung und 59 % in einer Bewegung zur Abwehr von Lohnerabsetzungen.

Ueber den Ausgang der in 1925 stattgefundenen Konflikte macht das Statistische Amt folgende Nachweise: für 13 % der Arbeiter wurde der Konflikt zu ihren Gunsten, für 33 % zu ihren Ungunsten und für 53 % durch Kompromiss beigelegt. In 1924 war das Verhältnis respektiv: 12, 24 und 63 %.

Auf das Transportgewerbe entfielen von den in 1925 durch Arbeitskonflikte verlorenen Arbeitstagen 11 120 Tage.

Eisenbahner.

Die Gesamtzahl der englischen Eisenbahner und deren Durchschnitts-
Löhne. (ITF) In der mit dem 28. März endenden Woche waren bei
den Eisenbahnen Grossbritanniens insgesamt 689 264 Personen be-
schäftigt. An dieser Gesamtzahl waren die 4 hauptsächlichen Ei-
senbahngesellschaften wie folgt beteiligt: London Midland and
Scottish Railway 269 798, London and North Eastern Railway
201 615, Great Western 114 649, und Southern Railway 72 844.

In der gleichen Zeit des Vorjahres war die Gesamtzahl
der Beschäftigten 702 062. Es ist demnach eine Personalvermin-
derung um rund 13 000 eingetreten, an der die "jugendlichen Be-
schäftigten" mit rund 3000 beteiligt sind. Unterschieden nach dem
Geschlecht setzte sich das Personal im März 1926 wie folgt zusam-
men: 625 161 erwachsene und 40 769 jugendliche männliche Beschäf-
tigte, und 21 808 erwachsene und 1 526 jugendliche weibliche Be-
schäftigte.

Von den männlichen Personen waren u. a. beschäftigt:
im Kanzlei-, Aufsichtsdienst u. dergl. 98 545 Erwachsene-3 382 Jugendl.
" Verkehrsdienst 114 815 " 7 730 "
" Güterdienst 62 280 " 7 350 "
in der Lokomotiv- und Wagenabteilung 111 413 " 4 239 "
in Werkstätten dienst u. dergl. 125 513 " 15 015 "

Der durchschnittliche Wochenlohn des Kanzlei-, aufsichts-
usw. Personals betrug im März 1926 91 sh. 1 d gegen 91 s 3 d in
1925. Das im Wochenlohn beschäftigte subalterne Personal hatte
einen Durchschnittslohn von 67 s 2 d gegen 67 s 4 d in 1925. Da-
gegen hat sich der Durchschnittslohn des Werkstättenpersonals von
69 s 11 d in 1925 auf 70 s 2 d im März 1926 gehoben.

Für einzelne Kategorien bewegte sich das tatsächliche
Wocheneinkommen (Grundlohn zuzüglich allen Nebenbezügen einschl.
Überstunden-, Nacht- und Sonntagszuschlag, Prämien usw.) wie
folgt:

	März 1926	März 1925.
Kanzlisten.....	84 s 3 d	84 s 3 d
Lokomotivputzer.....	53 s 3 d	52 s 11 d
Lokomotivführer u. Motorwagenführer	103 s 10d	102 s 7 d
Heizer und Motorwagenführer-Gehilfe	77 s 9 d	76 s 5 d
Rangierer (Klasse 1).....	72 s - d	72 s 5 d
Blockstellenwärter.....	68 s 4 d	68 s 1 d

Bei dem Northern Ireland Railway war die Zahl der Beschäf-
tigten in der am 28. März 1926 endenden Woche 6 852, worunter sich
252 weibliche Personen befanden. In der gleichen Zeit des Vorjah-
res waren 6997 männliche und 273 weibliche Personen beschäftigt
worden.

Abweisung einer Berufungsklage gegen die deutsche Reichsbahn. (ITF)
Die von der Verwaltung der deutschen Reichsbahn geübte Praxis,
noch nicht unkündbar angestellte Beamte zu entlassen und Beamte in
das Arbeiterverhältnis zurückzuführen, hat die Gewerkschaft der
Fahrbeamten veranlasst, gerichtlich gegen die Reichsbahn vorzuge-
hen. Das Landgericht I Berlin, das die Klage zunächst behandelte,
bejahte die gesetzliche Zulässigkeit der von der Reichsbahn er-
griffenen Massnahmen, weshalb seitens der klagenden Gewerkschaft
beim Kammergericht Berufung eingelegt wurde. Nunmehr hat auch die
Berufungsinstanz die Klage der Gewerkschaft abgewiesen, sodass nun
bestenfalls noch auf dem Wege des Parlaments die Schaffung eines
Schutzes gegen die Willkürlichkeiten der Eisenbahnverwaltung mög-
lich ist. Soweit die Rückführung von Beamten in das Arbeiterver-
hältnis in Frage kommt, wirkt sich diese für das Personal beson-
ders dadurch sehr nachteilig aus, als der betroffene Beamte seine
Pensionsansprüche verliert. Nun stellt aber die dem Beamten zuge-
sicherte Pension richtig besehen nichts anderes dar als einen zu-
rückgehaltenen Teil des Lohnes, sodass der Verlust des Beamtencha-
racters zugleich die Einbusse eines Einkommensanteils mit sich bringt.
Die Reichsbahngesellschaft machte gegenüber diesen Hinweisen le-
diglich geltend, dass das Reichsbahngesetz ihr ausdrücklich das
Recht zu solchen Massnahmen zwecks Hebung der Wirtschaftlichkeit
des Unternehmens zuspreche. Da nun in vielen Fällen ins Arbeiter-
verhältnis rückgeführte Beamte ihren früheren Dienst genau wie

zuvor weiter versehen, ist es ganz offenbar, dass sich die Reichsbahn einfach einer Forderung der Beamten um erworbene finanzielle Ansprüche verweigert. Es ist schwer anzunehmen, dass das Reichsbahngesetz einer derartigen Beschwindelung Vorschub leisten wollte.

Erfolgreicher Streik bei einer schweizerischen Lokalbahn. (ITF)
Da wiederholte Vorstellungen des Schweizerischen Eisenbahnverbandes bei den Ferrovie Regionali Ticinesi, einer kleinen Lokalbahn im Kanton Tessin, auf Einführung einer Gehaltsordnung sowie einer Pensions- und Hilfskasse seitens der Bahnverwaltung abgewiesen worden waren, trat das 70-köpfige Personal am 23. Oktober geschlossen in den Streik. Bereits im Verlaufe des 4. Streiktages konnten vom kantonalen Einigungsamt eingeleitete Verhandlungen zu einer Einigung führen, die allen wesentlichen Forderungen des Verbandes entspricht. Die verlangte Gehaltsordnung wird ab 1. Januar 1927 eingeführt und gleichzeitig wird auch die geforderte Pensionskasse geschaffen. Bereits für 1926 hat die Bahnverwaltung dieser Kasse einen Betrag von 10 000 Franken zu überweisen. Der Schweizerische Eisenbahnverband kann somit auf eine mit vollem Erfolg durchgeführte Streikaktion zurückblicken.

Die Privatbahnen in Norwegen fordern Lohnreduzierung. (ITF)
Der norwegische Eisenbahnverband hat vom Verein der Privatbahnen am 28. September ein Schreiben erhalten, vorin für das bei dem Verein angeschlossenen einzelnen Eisenbahnen beschäftigte Eisenbahnpersonal eine Lohnherabsetzung um 10 % gefordert wird. Der Eisenbahnverband hat die Angelegenheit mit den in Betracht kommenden Mitgliedern besprochen und danach dem Verein mitgeteilt, dass er nicht in der Lage sei, Verhandlungen über eine Lohnreduzierung anzuknüpfen, da die Löhne, welche jetzt für die betreffenden Bahnen galten, bereits niedriger sind als diejenigen des Personals der Staatsbahnen.

Anrufung des Schiedsgerichts in einem Lohnkonflikt auf den Osteisenbahnen der Vereinigten Staaten. (ITF) Vor längerer Zeit haben die Order of Railway Conductors und die Brotherhood of Railroad Trainmen, also die Organisationen des Zugpersonals, eine Erhöhung der Löhne auf den Eisenbahnen im Osten der Vereinigten Staaten gefordert. Wiederholt geführte Konferenzen zwischen Vertretern der Personalorganisationen und der in Betracht kommenden Eisenbahngesellschaften haben indessen zu keinem Ergebnis geführt. Nunmehr hat das Einigungs- und Schlichtungsamt die beiden Parteien bewogen, den Konflikt einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

Verfolgung von Eisenbahnern auf Cuba. (ITF) Wie aus Cuba nach den Vereinigten Staaten geflüchtete Arbeiterführer berichteten, sollen bei dem jüngsten Eisenbahnerstreik, bei dem die Regierung sofort in einseitigster und brutaler Weise gegen die Eisenbahnerschaft vorging, 17 Eisenbahner von Regierungsagenten ermordet worden sein. Seitdem sind noch zwei weitere Streikführer durch Mörderhand gefallen. Andere sind des Landes verwiesen worden.

Transportarbeiter.

Erfolgreicher Abschluss der Lohnbewegung in der deutschen Rheinschiffahrt. (ITF) Im Anschluss an die Kündigung des Tarifvertrags für die Rheinschiffahrt zwischen den beteiligten Parteien (Deutscher Verkehrsbund und Verband der Maschinisten und Heizer einerseits und Verband der deutschen Rheinreederei andererseits) geführte Verhandlungen an der bündigen Ablehnung der Unternehmervertreter, die geforderte zehnprozentige Lohnerhöhung zu bewilligen, scheiterten, berief der Landesschlichter für das Rheinland die beiden Parteien zu einer Sitzung zusammen. Diese fand am 29. Oktober statt und da auch hier eine Einigung nicht erzielt wurde, fällte der Schlichter folgenden Schiedsspruch:

"Die Gehaltsempfänger erhalten eine Zulage von 20 RM monatlich auf die zur Zeit gezahlten Gehälter; die Lohnempfänger eine solche von 2,50 RM auf die gezahlten Löhne; die

Schiffsführungen von 1,40, 170 und 2,00 RM wöchentlich. Die Nebenvergütungen nach Paragr. 3 (mit Ausnahme von Ziffer 2) und Paragr. 6 des Tarifvertrags bleiben in der alten Höhe bestehen. Diese Regelung gilt für die Zeit vom 29. Oktober ds. Js. bis zum 31. März 1927."

Dieser Schiedsspruch bedeutet nur eine teilweise Erfüllung der von den Personalorganisationen gestellten Lohnforderungen, da die festgesetzten Zulagen nur einer Erhöhung der gegenwärtigen Löhne um 7 % entsprechen, während die Personalverbände 10 % gefordert hatten. Dagegen bedeutet die Bestimmung über die Nebenvergütung die restlose Erfüllung einer noch nachträglich erhobenen Forderung des Personals auf Nachzahlung aller in 1925 und 1926 geleisteten Ueberstunden. Für die Partikulierschiffer wurde ein gleichlautender Schiedsspruch gefällt.

Es ist bezeichnend für die grosse Erregung der Rheinschiffer, dass sie nur mit geringer Mehrheit die Annahme des gefällten Schiedsspruchs beschlossen. Diese Erregung steigerte sich noch als bekannt wurde, dass die Unternhmer den Schiedsspruch abzulohnen beschlossen haben. Unmittelbar darauf einberufene Mitgliederversammlungen entschieden für den sofortigen Eintritt in den Streik, falls die von den beiden Personalverbänden beim Reichsarbeitsminister nachgesuchte Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches ausbleiben würde. Die Verbindlichkeitserklärung ist dann am 8. November erfolgt, sodass damit die Lohnbewegung ihren vorläufigen Abschluss gefunden hat.

Die nunmehr in der deutschen Rheinschiffahrt geltenden Lohnsätze sind wie folgt:

Steuerleute und II. Maschinisten	51,50	RM	die	Woche
Rudergänger, Menageleute, III. Maschinisten.....	45,75	"	"	"
Matrosen auf Hafenbooten, Matrosen auf Güterbooten, Heizer.....	45,00	"	"	"
Matrosen auf Kran- und Flettschiffen.....	41,30	"	"	"
Alle anderen Matrosen.....	36,50 bzw. 40,00	"	"	"
Jungen.....	19,70 bzw. 23,70 bzw. 27,50	"	"	"

Diese neuen Tarife gelten gemäss Schiedsspruch bis 31. März 1927. Die beiden Personalverbände haben zu erkennen gegeben, dass die Annahme des Schiedsspruchs nicht den Verzicht auf die früheren Forderungen bedeutet und dass sie nach wie vor für deren Erfüllung eintreten werden.

Eine Lohnbewegung in den Berliner Verkehrs betrieben. (ITF)

Die beteiligten Gewerkschaften hatten das geltende Lohnabkommen mit den drei grossen Berliner Verkehrsunternehmungen (Berliner Strassenbahngesellschaft, Hoch- und Untergrundbahn und Allgemeine Berliner Omnibusgesellschaft) zum 31. Oktober gekündigt und eine Erhöhung der Stundenlöhne um 8 Pfennig gefordert. Die Unternehmer lehnten jede Verhandlung ab und riefen den Schlichtungsausschuss Gross-Berlin an, der am 28. Oktober dahingehend entschied, dass die Löhne bei der Hoch- und Untergrundbahn sowie bei der Allg. Berl. Omnibusgesellschaft um 2 Pfennig zu erhöhen seien. Beide Unternehmungen nahmen den Schiedsspruch sofort an, dagegen lehnten die Bediensteten ihn als ungenügend ab, während seitens der Strassenbahngesellschaft von vornherein geltend gemacht worden war, dass eine Stellungnahme zu den Forderungen der Gewerkschaften erst möglich sei, wenn der Berliner Magistrat sich über eine von ihr beantragte Erhöhung der Fahrpreise ausgesprochen habe. Unter diesen Umständen drohte in Berlin zum 1. November ein allgemeiner Verkehrsstreik auszubrechen. Dies veranlasste den Schlichter Wissel, die Vertreter des Personals sowie der drei Berliner Betriebe zu Verhandlungen einzuladen, die noch im Verlauf des selben Tages zu einem Vergleich auf folgender Grundlage führten: der früher gefällte Schiedsspruch zugunsten einer Erhöhung der Stundenlöhne um 2 Pfennig wird von allen beteiligten Parteien, einschl. der Strassenbahngesellschaft, anerkannt und durchgeführt, die Kleiderzulage wird um 1 Pfg. pro Stunde und die Nachtschichtzulage von 8% auf 11% erhöht. Ausserdem sollen an dem bestehenden Tarifvertrag noch einige kleine Verbesserungen allgemeiner Art zugunsten des Personals vorgenommen werden.

Insgesamt sind an dem zustande gekommenen Vergleich 20 125 Bedienstete interessiert. Hiervon entfallen 13 000 auf die Strassenbahngesellschaft, 5200 auf die Hoch- und Untergrundbahnen und 1925 auf die Allg. Berliner Omnibusgesellschaft.

Der Belgische Transportarbeiterbund fordert die Regierung zu Massnahmen gegen den starken Kohlenexport auf. (ITF) Die belgischen Kohlenexporte/im Zusammenhang mit dem englischen Bergbaukonflikt einen / haben/ Umfang angenommen, dass sich in Belgien selbst bereits ein starker Kohlenmangel bemerkbar macht, unter dem in erster Linie die Bevölkerung leidet. Im Auftrag des Belgischen Transportarbeiterbundes hat nun der Sekretär Mahlman ein Telegramm an den Arbeitsminister Wauters gerichtet, in dem auf die steigende Erregung der belgischen Bevölkerung hingewiesen und die Möglichkeit angedeutet wird, dass die Antwerpener Hafnarbeiter spontan die weitere Behandlung von Exportkohlen ablehnen und in einen Streik treten werden. Der Minister wird darum aufgefordert, Massnahmen gegen die grossen Kohlenexporte zu ergreifen.

S e e l e u t e .

Der Beschäftigungsgrad der englischen Seeleute. (ITF) Während des Monats September wurden in englischen Häfen für nach dem Ausland gehende in Grossbritannien registrierte Schiffe insgesamt 54 088 Personen angemustert, was gegenüber dem vorausgehenden Monat August ein Mehr von 6 957, und gegenüber September ein Mehr von 3 005 Anmusterungen bedeutet. Insgesamt sind in den ersten neun Monaten 1926 in den englischen Häfen 398 181 Personen angemustert worden gegen 401 078 in der gleichen Periode des Vorjahres.

Der Kongress des norwegischen Seemanns- und Heizerverbandes. (ITF) Der norwegische Seemanns- und Heizerverband hielt vor kurzem in Oslo seinen Kongress ab. Der Tätigkeits- und Kassenbericht wurde gutgeheissen und der bisherige Vorstand wiedergewählt. Bei Schluss des Kongresses wurde noch eine Resolution angenommen, in der Protest gegen das über Sacco und Vanzetti ausgesprochene Todesurteil erhoben wird. Ferner kam eine Resolution zur Annahme, durch die der Kongress den englischen Bergarbeitern seine Sympathie ausdrückt und den Vorstand auffordert, unverzüglich eine Kollekte zugunsten der englischen Bergarbeiter zu organisieren. Zu diesem Zwecke sollen auf allen Schiffen Einzeichnungslisten in Umlauf gebracht werden.

Der canadische Gowerkschaftskongress und die Canada Shipping Act. (ITF) Der canadische Gowerkschaftskongress, der in den Tagen vom 20. bis 24. September in Montreal (Quebec) tagte, befasste sich u.a. auch mit der Canada Shipping Act. Eine hierzu angenommene Resolution beauftragt die Exekutive, die canadische Regierung zu ersuchen, u.a. folgende Punkte in die Canada Shipping Act aufzunehmen: Heimführung aller Besatzungsmitglieder zum Anmusterungshafen; Aufhebung der Befugnis des Kapitäns dem 1. Maschinisten unterstehende Besatzungsmitglieder ohne dessen Zustimmung zu entlassen; Bei der Abmusterung ist dem Personal der Seemannsausweis auszuhändigen. Wer nicht ein up to date gehaltenes Seemannsbuch vorlegen kann, darf für Anmusterung nicht in Betracht kommen; Bestellung eines Gesundheitsinspektors in jedem wichtigen Hafen Canadas zwecks Inspektion der gesundheitlichen Verhältnisse auf canadischen Schiffen; Alle mechanisch angetriebenen Schiffe müssen gelernte, mit Zertifikaten versehene Maschinisten an Bord haben.