



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61 Nr. 22.

FERNSPRECHER 80186

Amsterdam, den 31. Oktober 1930.

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

Dieser Pressebericht erscheint in deutscher, englischer, französischer, schwedischer und spanischer Sprache, sowie in Esperanto.

Harry Gosling gestorben.

Am Freitag, den 24. Oktober ist Harry Gosling, Vorsitzender des britischen Verbandes der Transport- und ungelerten Arbeiter und Mitglied des Unterhauses, im Alter von 69 Jahren verschieden. Sein schwaches Herz war Ursache, dass er in den letzten Jahren seine Tätigkeit immer mehr einschränken musste, bis er vollständig ans Bett gefesselt wurde. So kam es auch, dass er, obwohl er auch für die internationale Bewegung immer das grösste Interesse an den Tag gelegt hat, nicht imstande war, dem diesjährigen Kongress der I.T.F. in London beizuwohnen.

Harry Gosling war einer der hervorragendsten Führer der englischen Transportarbeiterbewegung, sowie der englischen Gewerkschaftsbewegung überhaupt. Fast ein halbes Jahrhundert hat er der Arbeiterbewegung gedient. Er stammte aus einer Schifferfamilie, die von jeher auf der Themse ihr karges tägliches Brot verdiente. Dem Beispiel anderer Berufe folgend, ging er als junger Mann dazu über, die Flussarbeiter in einer Gewerkschaft zu vereinigen. Er schuf eine Einheitsorganisation der Kahnführer, als deren Sekretär er 28 Jahre (1893 bis 1921) fungierte. Infolge des beschränkten Organisationsgebietes seiner Gewerkschaft konnte dieselbe nur recht bescheidenen Umfanges sein, aber die natürlichen Fähigkeiten ihres Führers konnten nicht unbeachtet bleiben. Er wurde in den Generalrat des britischen Gewerkschaftskongresses gewählt, welchen Posten er 15 Jahre inne hatte. Er bekleidete die höchste Stellung in der britischen Gewerkschaftsbewegung, als er im Jahre 1915 zum Vorsitzenden des britischen Gewerkschaftskongresses ernannt wurde.

An der Verschmelzung der Transportarbeitergewerkschaften hat Harry Gosling auch eifrig mitgearbeitet. Als im Jahre 1910 die Nationale Transportarbeiter-Föderation gegründet wurde, bestand keine Meinungsdivergenz darüber, dass Harry Gosling, obwohl Vertreter einer kleinen Gewerkschaft, den Vorsitz führen sollte. Bis zum Jahre 1924 war er der unbestrittene Vorsitzende und als er zurücktrat, geschah dies nur um den Vorsitz des neugegründeten mächtigen Verbandes der Transportarbeiter und der ungelerten Arbeiter zu übernehmen, der aus der Verschmelzung von der Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen hervorgegangen war. Auch auf politischem Gebiete hat Harry Gosling seine ausserordentlichen Fähigkeiten der Arbeiterklasse gewidmet. Er war 30 Jahre lang Mitglied des Londoner Grafschaftsrates und seit 1918 Mitglied des Unterhauses. Im Kabinett der ersten Arbeiterregierung fungierte er als Verkehrsminister. Seine letzte parlamentarische Tätigkeit bestand darin, einen Gesetz über die Verbesserung der Lebensbedingungen der Kinder in der Binnenschifffahrt einzubringen, in dem Massnahmen für die Erziehung solcher Kinder gefordert wurden.

Trotz all der hohen Vertrauensposten, die ihm zugewiesen wurden, blieb Harry Gosling der bescheidene und liebenswürdige Mensch, der

/entwurf

für jeden ein gutes Wort hatte. Seine Kollegen wären für ihn durchs Feuer gegangen. Sein edler Charakter wurde von Freund und Gegner gerühmt. Feinde hatte er nicht. Sein ganzes Leben war ein Kampf gegen Unrecht und in diesem Kampfe war er ein grosser Vorkämpfer der Arbeiterklasse.

Obwohl er in der internationalen Bewegung nicht sehr hervorgetreten ist, so war er ihr doch mit Herz und Seele ergeben und wenn die I.T.F. nach dem Kriege bald wieder errichtet werden konnte, so verdankt sie dies nicht zuletzt der Tatsache, dass Harry Gosling sowohl an der historischen Konferenz im Jahre 1919 in Amsterdam als am Kongress von Christiania im Jahre 1920 teilnahm, wo seine Interventionen in schwierigen Momenten ausschlaggebend waren und die Einheit der I.T.F. sicherten.

Mit Harry Gosling ist ein grosser Arbeiterführer und ein edler Mensch dahin gegangen.

-o-o-o-

EISENBAHNER.

Die Eisenbahner in Holländisch-Indien wehren sich gegen Einkommensverminderung. (ITF) Im Jahre 1918 führte die Verwaltung der Staats- und Strassenbahnen Holländisch-Indiens eine "Wirtschaftsprämie" ein, deren Höhe vom finanziellen Betriebsergebnis abhängig war. Der Mindestbetrag war auf einen Monatsgehalt festgesetzt, dessen Auszahlung alljährlich im Dezember erfolgte. Später machte man die Wirtschaftsprämie nicht mehr vom Betriebsergebnis abhängig, da das Personal nachgewiesenermassen bei defizitärem Betrieb sich ebensoviel um das Unternehmen verdient macht wie bei gewinnbringendem Betrieb.

Seit mehreren Jahren schon will die Verwaltung die Prämie abschaffen und hat unvermittelt dem Personal vor drei Wochen die Mitteilung gemacht, dass die diesjährige Prämie nicht zur Auszahlung gelange. Der Schritt der Verwaltung ist umsomehr verblüffend als im diesjährigen Budget die Mittel für die Prämie vorgesehen und genehmigt sind. Als andererseits im Jahre 1926 Lohn- und Prämienfragen im Zusammenhang mit dem finanziellen Betriebsergebnis erörtert wurden, versicherte der damalige Chef der Staatsbahnbetriebe, dass das Personal die Abschaffung der Wirtschaftsprämie während der ersten fünf Jahre nicht zu befürchten habe.

Die Bekanntmachung der Verwaltung hat in den Kreisen des Eisenbahnpersonals helle Empörung hervorgerufen. Die Gewerkschaft der weissen Eisenbahner (Mitglied der I.T.F.) und der Verband der einheimischen Eisenbahner haben eine gemeinsame Protestkampagne unternommen. Vorerst suchen beide Organisationen die von der Verwaltung der Staats- und Strassenbahnen beabsichtigte Kürzung des Einkommens des Eisenbahnpersonals mit parlamentarischen und anderen politischen Mitteln zu verhindern.

Nachspiel zum Streik auf den "Great Indian Peninsula" Bahnen. (ITF)

Im Februar d. J. fand auf den "Great Indian Peninsula" Bahnen ein mehrwöchiger Streik statt, welcher nach Verhandlungen zwischen der all-indischen Eisenbahner-Föderation und der Regierung abgeblasen wurde. Der Organisation wurde ausser einer Neuregelung der Arbeitsbedingungen auch versprochen, dass niemand wegen Beteiligung am Streike gemässregelt werde. Das Eisenbahnamt erliess Richtlinien über die Wiedereinstellung der Streikteilnehmer, auf Grund welcher zu erhoffen war, dass in wenigen Monaten alle Streikteilnehmer mit längerer Dienstzeit wieder untergebracht sein werden. Zu diesem Zwecke wurden besondere Bewerberlisten aufgestellt. Ferner erbot sich die Regierung, gegen Mitte September die Lage erneut zu prüfen, falls zu dieser Zeit noch viele Streikteilnehmer auf Wiedereinstellung warteten.

Unter Berufung auf dieses Anerbieten richtete die all-indische Eisenbahner-Föderation kürzlich ein Schreiben an die Regierung und legte dar, dass in dem verflissenen halben Jahr die Dinge keine besonders günstige Wendung genommen haben. Die meisten Streikteilnehmer, welche die Wiedereinstellungsbedingungen erfüllen, sind noch nicht beschäftigt. Auf den "Great Indian Peninsula" Bahnen wurden neue Arbeitskräfte eingestellt und die auf Wiedereinstellung wartenden Streikteilnehmer übergangen. Auf anderen Bahnen werden neue Arbeitskräfte angeworben unter völliger Ausserachtlassung der Vereinbarung, dass die

während des Streiks durch die G.I.P.-Bahnen eingestellten Leute nach und nach auf andere Strecken und näher zu ihrer Heimat versetzt werden sollen. Entgegen der ausdrücklichen Anweisung der Regierung werden die ehemaligen Streikteilnehmer als neueintretende behandelt und büssen einen Teil ihres Lohnes ein. Sie müssen sich erneut einer ärztlichen Untersuchung unterziehen, wobei manche für dienstuntauglich erklärt, also letzten Endes doch gemassregelt werden. Wieder andere werden aus minuter recht nichtigen Gründen aus den Bewerberlisten gestrichen. Die (wegen der Kürze ihrer Dienstzeit) nicht in die besonderen Bewerberlisten aufgenommenen Streikteilnehmer werden ebenfalls nicht eingestellt; neue Arbeitskräfte werden ihnen oft vorgezogen. Die Direktion der G.I.P.-Bahnen weigert sich, mit den beiden Gewerkschaften ihres Personals zu verhandeln. Gegenüber einer Organisation begründet sie ihre Weigerung damit, dass die Mitgliederliste behördlich noch nicht geprüft sei. (!)

Unter dem Personal der G.I.P.-Bahnen herrscht grosse Unzufriedenheit und die all-indische Föderation fordert die Einsetzung einer paritätischen Kommission, um die Streikfolgen auszumerzen.

Rassenunterscheidung bei den indischen Bahnen. (ITF) Die indischen Eisenbahnergewerkschaften klagen oft und laut über die Hintansetzung der Inder im Eisenbahnbetrieb zugunsten der Weissen und Anglo-Inder. Die Inder fühlen sich übervorteilt in der Bemessung der Löhne und des Urlaubs, der Gewährung von Dienstwohnungen und Freifahrt. Die Art und Weise der Besetzung der Stellen und die Zusammensetzung des Personalkörpers empfinden sie als Demütigung.

Ueber die tatsächlichen Verhältnisse geben folgende Prozentsätze der rassenmässigen Zusammensetzung des Personalkörpers der Eisenbahnen Aufschluss:

Rasse	Anteil der Stellen in Prozenten			Zusammensetzung in Prozenten	
	des oberen Dienstes	des gehobenen und mittleren Dienstes	des untergeordneten Dienstes	des gesamten Personalkörpers	der gesamten Bevölkerung
Inder	21,29	29,59	100,00	97,50	99,92
Anglo-Inder	7,88	45,39	-	1,58	0,03
Briten	70,93	25,03	-	0,92	0,05

Die Mindestlöhne und Gehälter betragen:

350 Rupien	(etwa 485 RM)	pro Monat für Weisse
150 ,,	(etwa 235 ,,)	,, ,, ,, Anglo-Inder
12 ,,	(etwa 16 ,,)	,, ,, ,, Inder.

Es fällt ausserordentlich schwer, den indischen Arbeiter zu bewegen, von dem Lohne, der ihm und seiner Familie nur ein karges Dasein ermöglicht, einige Annas (1 Rupie = 16 Annas) für die Gewerkschaft abzugeben. Die Gewerkschaften erheben einen Monatsbeitrag von 1-8 Annas (10-75 Pf.), d. i. 0,5-1% des Lohnes. Dabei sind die Organisationen finanziell schwach.

Nicht dem Mangel an Organisationswillen oder an Organisationsinteresse, sondern hauptsächlich der Beitragsschwäche der Leute ist es zuzuschreiben, dass von dreiviertel Million indischer Eisenbahner nur annähernd 100.000 den Gewerkschaften angehören.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Die Marseiller Kraftdroschkenführer zurück zum französischen Gewerkschaftsbund. (ITF) In einer Ende September abgehaltenen Generalversammlung haben die bisher von den Kommunisten geführten Marseiller Kraftdroschkenführer eine freigewerkschaftliche lokale Organisation gegründet und den Beitritt zum französischen Gewerkschaftsbund und zur Transportarbeiter-Föderation beschlossen. Dem neuen Verband sind innerhalb weniger Tage über 300 Mitglieder beigetreten.

Europäische Kraftverkehrs-konferenz. (ITF) Auf Veranlassung der Verkehrs- und Transitkommission beim Völkerbund wird zum 31. März n. J. eine

europäische Kraftverkehrskonferenz einberufen, die sich u.a. mit folgenden Fragen beschäftigen wird: Internationale Verordnungen für den Kraftwagen-Güterverkehr, Vereinheitlichung der Signalbezeichnungen, Behandlung nicht gelöschter oder verloren gegangener Tryptiks, einheitliche Besteuerung ausländischer Kraftwagen in allen europäischen Staaten.

Mangelnde Verkehrsdisziplin bei den Radfahrern. (ITF) In einer Mitteilung an die Öffentlichkeit hat der Berliner Polizeipräsident die öffentlich verkehrswidrig und rücksichtslos fahrenden Radfahrer ermahnt, die Bestimmungen der Strassenordnung besser zu befolgen. Im Juni waren 810 Radfahrer (555 im Mai) an Unfällen beteiligt. Ueber den Radfahrerverkehr in Holland, der besonders stark ist, kann ähnliches gesagt werden. Die Strassenaufsichtsbeamten wurden vor einiger Zeit angewiesen, ein besonderes Auge auf die Verstöße im Radfahrerverkehr zu haben.

Der Fussgänger gehört auf das Trottoir. (ITF) Das Obergericht des Kantons Aargau (Schweiz) hat in zweiter Instanz einen Kraftfahrer freigesprochen, der nach erforderlicher Warnung einen auf der Strasse laufenden und beim Ueberholen falsch ausweichenden Fussgänger angefahren hatte. In der Urteilsbegründung heisst es, die verlangte Rücksichtnahme auf Fussgänger könne auf Strassen ohne Trottoirs zur Pflicht gemacht werden. Beim heutigen starken Kraftwagenverkehr solle der Fussgänger die Fahrstrasse nur benützen, wenn er sie überschreiten muss oder wenn das Trottoir von Passanten ganz besetzt ist.

Interessengemeinschaft im Luftverkehrsgewerbe. (ITF) Die Deutsche Lufthansa A.-G. und die nordbayerische Verkehrsflug A.-G. haben auf 3 Jahre einen Interessengemeinschaftsvertrag geschlossen. Ein grosser Teil der Linien wird schon jetzt gemeinsam betrieben.

Fahrdrahtbusse in Marokko. (ITF) Für Casablanca ist die Ersetzung zweier Strassenbahnlinien durch Fahrdrahtbusse in Aussicht genommen worden.

Die öffentlichen Verkehrsmittel in Glasgow - England. (ITF) Das Glasgower städtische Verkehrsunternehmen macht gute Fortschritte. In der Zeit vom Juni bis September d. J. sind die Einnahmen im Vergleich zur selben Zeit des Vorjahres um £50.000 gestiegen. Es wurden 8.500.000 Fahrscheine mehr verkauft.

Verkehrszahlen aus Japan. (ITF) In 16 japanischen Städten gibt es elektrische Strassenbahnen, von denen die meisten durch private Gesellschaften betrieben werden. Ihr Schienennetz ist 912 km lang, ihr Wagenpark umfasst 3911 Wagen. Das Unternehmen in Tokio, das wichtigste von allen, hat allein ein Schienennetz von 315 km, auf denen 1662 Wagen fahren. 1927 betrug die Gesamtsumme der Wagen-Kilometer 105.152.637, und die Anzahl der beförderten Fahrgäste 441.189.562.

Der innerstädtische Verkehr Berlins im ersten Halbjahr 1930. (ITF) Die Verkehrskrise, die sich im ersten Quartal 1930 zeigte, hielt auch im zweiten Quartal an. Verschiedene Faktoren waren dabei mitbestimmend: Die Wirtschaftslage, die Geldknappheit und der Rückgang der Bevölkerung. Zum ersten Mal seit 1923, als die Entwertung der Mark ihren Höhepunkt erreicht hatte, verringerte sich die Einwohnerzahl Berlins um 8.200 Köpfe; am 1. Juli 1930 belief sie sich auf 4.338.000. Da der Bevölkerungszuwachs in den letzten Jahren um 62.000 bis 97.000 stieg, und auf jeden Einwohner durchschnittlich 400 Fahrten im Jahr kamen, muss man mit einem Zuwachs-Verlust von 30 Millionen Fahrten für 1930 rechnen. Die wirtschaftliche Lage -- es gibt in Berlin über 350.000 Arbeitssuchende -- führte zu einer Verminderung der Zeitkartenzahl; sie macht sich auch in der Einschränkung der Sonntags-Ausflugskarten bemerkbar. Deren Anzahl betrug im 2. Quartal durchschnittlich 1,442,000 pro Sonntag gegen 1,458,000 im Vorjahre. Die Ziffern des Gesamtverkehrs von Berlin (Stadt-, Ring- und Vorortverkehr) betragen 872.500.000 Fahrten im 1. Halbjahr 1930 gegen 932.200.000 in der gleichen Zeit 1929; im 2. Vierteljahr 438 gegen 487,4 Millionen, also ein Rückgang von 10,1%. Der innerstädtische Verkehr allein verzeichnet einen bemerkenswerten Rückgang: von

2. Vierteljahr 1929 369,9 Millionen Fahrten auf 319,6 in der gleichen Zeit 1930, also 13,6% gegen 11,2% im 1. Halbjahr.

Der Achtstundentag für argentinische Transportarbeiter. (ITF) Vor etwa anderthalb Jahren nahm das argentinische Parlament ein Gesetz über den Achtstundentag an. Auf die meisten Arbeiterkategorien wurde es bereits angewendet und dies sollte nun am 12. September auch für verschiedene andere Gruppen einschliesslich der See- und Flusssdienste, wie der Hafendarbeiter, Eisen- und Strassenbahner geschehen. Kurz vorher jedoch wurde die Regierung durch eine Revolution gestürzt und die provisorische Regierung gab eine Verordnung heraus, wodurch die Anwendung dieses Gesetzes auf die betreffenden Arbeiter bis 1. Januar 1931 hinausgeschoben wurde. Wir hoffen mit der "Fraternidad", der Zeitung des argentinischen Lokomotivpersonals, dass man beabsichtigt, Durchführungsbestimmungen auszuarbeiten, die mit den Interessen der Arbeiter mehr im Einklang sind.

Forderungen der spanischen Transportarbeiter. (ITF) Die Spanische Landes-Föderation der kommunalen und interkommunalen Transportarbeiter hat dem Minister für öffentliche Arbeiten ein Memorandum vorgelegt, in dem sie auf die zahlreichen Unfälle an Bahnübergängen und die Notwendigkeit des Baues von Ueberführungen hinweist. Zur endgültigen Lösung dieses Problems empfiehlt die Föderation die Anbringung starker Lichtsignale an jeder Seite der Gefahrzone.

Noch eine Beschwerde in diesem Memorandum richtet sich gegen die leichten Bedingungen, zur Erlangung eines Führerscheines und gegen die unzulängliche Ausbildung in privaten Fahrschulen. Zur Lösung dieser Frage schlägt die Föderation folgendes vor:

- 1.) Schliessung aller privaten Schulen zur Ausbildung von Berufs-Chauffeuren;
- 2.) Errichtung staatlicher Schulen in allen Provinz-Hauptstädten mit Festlegung eines Minimum-Lehrplanes.
- 3.) Staatliche Ueberwachung des Unterrichts in privaten Schulen bis zur Errichtung der staatlichen Schulen und Mitbestimmungsrecht der Gewerkschaften bei Ausstellung von Führerscheinen;
- 4.) Vereinheitlichung aller Führerscheine auf der Grundlage des bestehenden Führerscheins erster Klasse.

Tarifvertragserneuerung in Amerika. (ITF) Labor, das gemeinsame Wochenblatt der amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften, berichtet, dass im September in New York geführte Verhandlungen zur Verlängerung des Kollektivvertrages zwischen dem amerikanisch-kanadischen Hafendarbeiterverbände und der North Atlantic Steamship Conference (eine Arbeiter-Überorganisation im Küstenschiffahrtsgewerbe) auf ein Jahr führten. In den Geltungsbereich des Vertrages fallen alle Arbeiter in den Häfen von Norfolk (Virginia) bis Portland (Maine). Die Lohnskala sieht für Seeschiffe Löhne von 85 (dollar) cents pro Stunde \$1.30 für Ueberstunden vor; Ladungskontrolleure erhalten einen Tagelohn von \$6.50.

Streik in Harlingen. (ITF) Im holländischen Hafen fand kürzlich ein viertägiger Streik statt. Die Arbeitgeber gaben bekannt, dass sie ein neues Verfahren für die Entladung von Kohle einzuführen beabsichtigten, weshalb die Arbeitsbedingungen neu geregelt und die Anzahl der Beschäftigten vermindert werden müsste: Ihr Angebot war, an jedem Kran vier Mann zu beschäftigen und diesen 6 Gulden (etwa RM.10.-) für die Zehnstundenschicht zu zahlen. Der Verband forderte die Beschäftigung von fünf Mann pro Kran und einen Tagelohn von 8.50 Gulden (etwa RM.14.-). Im Laufe der Verhandlungen machten die Arbeitgeber noch einige unannehmbare Vorschläge, worauf der Verband schliesslich am 20. Oktober zur Streikwaffe griff. Die Schiffsbesatzungen bezeugten gute Solidarität mit den streikenden Hafendarbeitern. Es kam zu einer Einigung, wobei die Arbeitgeber den geforderten Lohn von 8,50 zahlen und der Verband sich mit der Beschäftigung von vier Mann pro Kran abfindet.

Erfolge französischer Hafendarbeiter. (ITF) Die französische Presse berichtet über Lohnerhöhungen und anderweitige Verbesserungen der Arbeitsbedingungen in mehreren französischen Häfen.

In Bordeaux kehren die Hafendarbeiter in wachsender Anzahl der kommunistischen Gewerkschaft den Rücken, um zur freien Gewerkschaft zurückzukehren. Dieser gelang es, im Schiedsgerichtsverfahren eine Erhöhung der Grundlöhne um Frs. 2.50 (RM. 0.40) pro Tag an den Docks in Bordeaux und Frs. 3.50 (RM. 0.55) pro Tag im Hafen von Bassens durchzusetzen. Nach einjähriger Beschäftigung bei ein und demselben Arbeitgeber hat der Arbeiter Anspruch auf eine Woche bezahlten Erholungsurlaub.

In Saint Nazaire lief der Tarifvertrag am 1. September ab. Die Gewerkschaft forderte die Erhöhung des Tagelohnes von Frs. 40.- auf 42.75 (RM. 6.60 auf 7.00) pro Tag. Die Verhandlungen mit den Arbeitgebern verliefen ergebnislos, worauf der Streitfall dem Schiedsgericht des Bürgermeisters unterbreitet wurde. Der Schiedsspruch setzt die Löhne auf Frs. 42.40 pro Tag rückwirkend ab dem 1. September fest. Die Regelung ist erstmalig zum 1. September 1931 kündbar; die Kündigungsfrist ist auf zwei Monate festgesetzt.

Für die Kohlenarbeiter dieses Hafens besteht ein besonderer Vertrag, der ebenfalls am 1. September zu erneuern war. Nach Annahme des vorerwähnten Schiedsspruches wurde für die Kohlenarbeiter eine Erhöhung des jetzigen Tagelohnes von Frs. 32.40 auf 36.80 (RM. 5.30 auf 6.05) vereinbart.

In Nantes streikten die Kohlenarbeiter sechzehn Tage lang und erzielten eine Lohnerhöhung von Frs. 3.20 (RM. 0.53) pro Tag.

SEELEUTE.

Ein neuer Anschluss an die I.T.F. (ITF) Die Nationale Seeleute-Föderation Spaniens, mit dem Sitze in Gijón, Innerarity 49 und Ortsgruppen in Barcelona, Gijón, Vigo, Pasajes, Malaga und Bilbao (Mitgliederzahl 3180) hat ihre Aufnahme in die I.T.F. beantragt.

Konferenz der deutschen Wasserverkehrsarbeiter. (ITF) Am 18. Oktober trat die Reichsabteilung der Hafendarbeiter, Seeleute, Binnenschiffer, Flößer und Wasserbauarbeiter des Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs zu einer Konferenz in Berlin zusammen. Es waren 71 Delegierte anwesend.

Der Kollege Rudolph, Leiter der Abteilung, erstattete Bericht über die Tätigkeit der Gewerkschaft und die Lage in den verschiedenen Zweigen des Wasserverkehrs. Der Bericht gab Anlass zu einer längeren Debatte, in der die Arbeits- und Organisationsverhältnisse in allen Gegenden des Landes beleuchtet und eine Reihe neuer Fragen aufgeworfen wurden, mit denen die Organisation sich in nächster Zeit zu befassen hat. Ferner wurde noch ein Bericht über die "Schiffahrts- und Weltwirtschaftskrise" erstattet.

Die Arbeitsbedingungen in der Binnenschifffahrt. (ITF) Vom 29. September bis 1. Oktober fand am Sitze des Internationalen Arbeitsamtes die erste Sitzung des Sachverständigenausschusses für die Arbeitsbedingungen auf den internationalen Wasserstrassen Europas statt. Der Ausschuss soll untersuchen ob und welche Möglichkeiten sich bieten Arbeitfragen mittels internationaler Vereinbarungen in den wichtigsten Strömungsgebieten Europas zu regeln. Die augenblicklich im Binnenschifffahrtsgewerbe tiefen Schwierigkeiten der Anwendung nicht harmonisierender Arbeitsgesetze verschiedener Länder gaben den unmittelbaren Anlass zur Einsetzung dieses Ausschusses.

Gemäss dem Beschluss des Ausschusses wären die Fragen der Mindestruhezeit, vornehmlich der Nachtruhe und der sozialen Versicherungen einer gründlichen Prüfung zu unterziehen. Das I.A.A. wurde ersucht im Benehmen mit den beteiligten Regierungen ausführliche Unterlagen aufzustellen.

Der französische Seemannsverband breitet sich in Nordafrika aus. (ITF) Nach der erfolgreichen Gründung von Sektionen in Oran, Beni-Saf und Alger, konnte der französische Seemannsverband den Beitritt der Gewerkschaft der Matrosen und Hochseefischer/verzeichnen.

/von Casablanca