



PRESSEBERICHT

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

No. 24.

Amsterdam, 28. November 1930.

Dieser MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTER QUELLENANGABE (I. T. F.) Pressebericht erscheint in deutscher, englischer, französischer, schwedischer und spanischer Sprache, sowie in Esperanto.

Gemeinsame Sitzung der Seeleutesektion der I.T.F. und des Vorstandes der A.I.O.M.

Am Samstag, den 22. und Sonntag, den 23. November d. J. fand in Amsterdam eine gemeinsame Sitzung statt von Vertretern der der I.T.F. angeschlossenen Seeleuteorganisationen und einer Delegation des Vorstandes der Internationale der Schiffsoffiziere in der Handelsmarine (A.I.O.M.).

Vonseiten der I.T.F.-Organisationen waren folgende Länder vertreten: Deutschland, Frankreich, Japan, Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, die Niederlande und Belgien. Der Vorstand der A.I.O.M. war durch 6 Mitglieder vertreten.

Hauptpunkt der Debatte bildeten die Beschlüsse, welche der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes in seiner letzten Sitzung gefasst hat in Sachen Einsetzung einer besonderen technischen Kommission, welche ein Gutachten über ein internationales Uebereinkommen über die Arbeitszeitregelung für Seeleute abgeben soll.

Die im Oktober 1929 abgehaltene Internationale Arbeitskonferenz beauftragte den Direktor des Internationalen Arbeitsamtes mit der Aufstellung eines Fragebogens für die Regierungen, wozu ihm Richtlinien gegeben wurden, die im grossen und ganzen den Wünschen und Forderungen der Seeleute aller Länder, Rassen und Grade auf eine Arbeitswoche von höchstens 48 Stunden Rechnung trugen. Nach dem bisherigen Verfahren müsste der Uebereinkommensentwurf einer der nächsten Internationalen Arbeitskonferenzen zur Behandlung vorgelegt werden.

Aus für die Seeleute unbegreiflichen Gründen und gegen ihr ausdrückliches Verlangen hat aber der Verwaltungsrat des I.A.A. beschlossen, zwischen der 1929 abgehaltenen Internationalen Arbeitskonferenz und der nächsten, welche sich mit dem Uebereinkommensentwurf befassen sollte, eine Sachverständigen-Kommission einzuschalten.

Die Sitzung hat ohne Ausnahme die Handlungsweise des I.A.A. bedauert und missbilligt. Nach eingehender Diskussion wurde nachstehende Entschliessung einstimmig angenommen:

Die gemeinsame Sitzung von Vertretern der Seeleuteorganisationen der I.T.F. und einer Delegation des Vorstandes der Internationalen Vereinigung der Schiffsoffiziere in der Handelsmarine (A.I.O.M.), abgehalten am 22. und 23. November 1930 in Amsterdam hat von den Beschlüssen der Brüsseler Sitzung des Verwaltungsrates des I.A.A. vom 7. Oktober 1930 und folgende Tage betr. Einsetzung einer besonderen technischen dreiparteiligen Kommission zur Abgabe eines Gutachtens über die Fragen, welche auf der Internationalen Arbeitskonferenz vom Oktober 1929 in erster Linie behandelt worden sind, insbesondere aber betr. der Arbeitszeitregelung an Bord von Kauffahrteischiffen Kenntnis genommen. Sie bedauert einmütig die Einsetzung dieser Kommission, die sie nach wie vor für überflüssig und unzweckmässig hält und protestiert dagegen, dass man den von obenerwähnten Internationalen erhobenen Beschwerden nicht Rechnung getragen hat und dass die Paritätische Maritime Kommission, eingesetzt von der Genueser Internationalen Arbeitskonferenz vom Jahre 1920, um

des internationalen Arbeitsamt als beratende Instanz in maritimen Fragen zu dienen, nicht zu Rate gezogen wurde;
 beschliesst, dessenungeachtet an der Einsetzung der Kommission mitzuarbeiten, um die mit der Einsetzung dieser Kommission verbundenen Nachteile möglichst zu neutralisieren und nicht von vornherein die Arbeit des I.A.A. lahmzulegen, wie es die Reeder im Oktober 1929 versucht haben,
 behält sich aber das Recht vor, ihre Haltung nach dem Bekanntwerden der Ergebnisse der Kommissionsarbeiten zu bestimmen."

Ferner wurde beschlossen, dass die Offiziere und Seeleute sowohl international als auch in den einzelnen angeschlossenen Ländern auch weiterhin möglichst eng zusammenarbeiten werden, um das gemeinsame Ziel aller Seeleute mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu erreichen. Dieses Ziel ist die internationale Festlegung einer Höchstarbeitszeit auf Grund des Washingtoner Abkommens.

Die Bassanesi auferlegte Geldstrafe wird von der I.T.F. bezahlt.
 (I.T.F.) Der Ausschuss der I.T.F. hat auf eine Bitte um Mithilfe bei der Aufbringung der Kosten, welche in dem vor kurzem beendigten Prozess gegen den anti-faschistischen Flieger Bassanesi erwachsen sind -- dieser hat, wie man sich erinnern wird, vor einigen Monaten über Mailand anti-faschistische Manifeste abgeworfen und ist auf der Rückkehr auf schweizerischem Boden mit seiner Maschine abgestürzt -- beschlossen, das Gesuch der demnächst stattfindenden Sitzung des Exekutivkomitees der I.T.F. zu unterbreiten und zu befürworten und ferner, die Bassanesi auferlegte Geldstrafe einstweilen aus Mitteln der I.T.F. zu decken.

Peter Wimar gestorben. (I.T.F.) Am Donnerstag, den 13. November 1930 ist der Kollege Peter Wimar, Duisburg, bei Lebzeiten Kassierer der Bezirksverwaltung westdeutsche Wassenstrassen des Gesamtverbandes einem Unglücksfall (er wurde überfahren) zum Opfer gefallen und verstorben. Der Verstorbene hatte sich sowohl innerhalb wie ausserhalb des Kreises seiner Berufskollegen grosse Sympathien erworben. Viele ausländische Kollegen, die mit der Rheinschiffahrt zu tun haben, kannten diesen eifrigen und treuen Kameraden. Auch sie werden sein Andenken stets in Ehren halten.

EISENBAHNER.

Ergebnisse der Beamtenrätewahlen bei der Reichsbahn. (I.T.F.) Die Ergebnisse der am 19. und 20. Oktober stattgefundenen Wahlen in dem Hauptbeamtenrat der Reichsbahnen liegen vor. Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, deren Stimmzahl von 52.853 i. J. 1928 auf 73.967 gestiegen ist ausgenommen, haben alle Gewerkschaften kleinere oder grössere Verluste zu verzeichnen. Der uns angeschlossene Einheitsverband ist von 69.876 i. J. 1928 auf 61.586 Stimmen zurückgegangen. Diese Verluste sind einerseits dem Rückgang der Wahlberechtigten um rund 7500 zuzuschreiben und andererseits dem Umstand, dass zu den bisher 4 Gewerkschaften 2 neue traten, u. z. die durch den Ausgang der letzten politischen Wahlen ermunterten Nationalsozialisten, die 10.661 Stimmen auf sich vereinten und die gelbe Organisation "Geteb" (Gewerkschaft technischer Eisenbahnbeamten), der es gelang, durch ihr Schlagwort "Technik-voran" 15.500 Stimmen zu erzielen.

- In Prozenten ausgedrückt verteilen sich die Stimmen wie folgt:
- Einheitsverband (ITF) 20,19
 - Gewerkschaft deutscher Lokomotivführer 17,70
 - Gewerkschaft deutscher Eisenbahner (chr. demokratisch) 20,75
 - Zentralgewerkschaft deutscher Reichsbahnbeamten (neutrale) 32,76
 - Nationalsozialisten 3,50
 - Gewerkschaft technischer Eisenbahnbeamten (gelb) 5,10

Der Angriff auf die Löhne in England. (I.T.F.) Nachdem die Eisenbahngesellschaften den Gewerkschaften am 13. November ihre Vorschläge auf Herabsetzung der Löhne des eigentlichen Eisenbahnpersonals mitgeteilt haben, unterbreiteten sie am 17. November den vertragschliessenden Organisationen die Forderung auf Herabsetzung der Löhne des Werkstättenpersonals. Die Werkstättenarbeiter erhalten einen "Kriegslohnzuschlag" von 16½ Shilling pro Woche. Die Gesellschaften wollen diesen Zuschlag herabsetzen auf 10 Shilling für die Stücklohnarbeiter und auf 12 Shilling für die Zeitlohnarbeiter.

Die Vorschläge der Gesellschaften, sowohl die für das Betriebs- und Verkehrspersonal als die für die Werkstättenarbeiter, rufen in Gewerkschaftskreisen allgemeine Bestürzung hervor. Die Vorschläge gehen so weit, dass keine Einigung auf dem Wege direkter Verhandlungen zu erwarten ist. Die Gewerkschaften haben beschlossen beim nächsten Verhandlungstermin, d. i. am 28. November, den Gesellschaften eine in allen Punkten ablehnende Antwort zu erteilen. Die nächste Phase des Konfliktes sind die Verhandlungen vor dem Eisenbahnlohngericht.

Lohnverhandlungen in Irland. (I.T.F.) Zwischen den irischen Eisenbahngesellschaften und den drei Eisenbahnergewerkschaften begannen am 14. November Verhandlungen über die Lohntarifverträge. Die Eisenbahngesellschaften erstreben eine allgemeine Herabsetzung der Löhne und Gehälter um 10%, die Abschaffung der garantierten täglichen und wöchentlichen Vollbeschäftigung und die Abschaffung der Zuschläge für Sonntags- und Nachtdienst.

Die Gewerkschaften nahmen die Vorschläge zur Kenntnis und versprochen, zu gegebener Zeit den Gesellschaften Antwort auf das Ansuchen zu erteilen.

Kampfstimmung bei der Schweizerischen Speisewagengesellschaft. (I.T.F.) Auf den schweizerischen Eisenbahnen übt neben der I.S.G. (Internationalen Schlafwagengesellschaft) die "Schweizerische Speisewagengesellschaft" ihr Gewerbe aus. Die materiellen und moralischen Arbeitsbedingungen bei diesem Unternehmen sind alles andere als gut zu nennen. Die Erfolge des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes für das schweizerische Personal der I.S.G. waren die beste Propaganda in den Reihen des Personals der Schweizerischen Speisewagengesellschaft. Heute ist das Gros dieses Personals dem Eisenbahnerverbande angeschlossen.

Die Gesellschaft weigert sich, die Organisation anzuerkennen. Damit fängt es ja immer an. Der Schweizerische Eisenbahnerverband hat vorerst eine Pressekampagne eingeleitet, um die Gesellschaft zu überzeugen, dass es nicht notwendigerweise so weiter gehen wird.

Lohnkürzungen in Südafrika. (I.T.F.) Den Eisenbahnen ergeht's in Südafrika finanziell nicht besser als in andern Ländern: die Wirtschaftsdepression verringert das Verkehrsaufkommen merklich und der Autoverkehr entzieht den Eisenbahnen einen ansehnlichen Teil des hochtarifierten Güterverkehrs.

Das Staatsbahnpersonal -- 50 000 Weisse und 30 000 Eingeborene -- genießt eine "Entschädigung für mit dem Leben in gewissen Gegenden verknüpfte Unannehmlichkeiten". Diese wurde unter dem Vorwande, die Lebenshaltungskosten seien gesunken, ab 1. September 1930 im Gesamtbetrage von 350 000 Pfund Sterling (etwa 7 Millionen RM.) jährlich gekürzt. Die Tatsache an sich, aber auch das schroffe Vorgehen der Verwaltung haben viel Entrüstung hervorgerufen.

Fast gleichzeitig leitete die Verwaltung eine Revision der Bestimmungen über die Ueberstundenvergütung, den Sonntagszuschlag und andere Zulagen ein. Die Verhandlungen mit den Gesellschaften fanden vor einem Schlichtungsausschuss statt. Die Erregung im Lande war so gross, dass die Gewerkschaften nicht auf Erörterung der Einzelheiten eingingen. Die Verhandlungen langten am 1. Oktober auf dem toten Punkt an. Darauf entschied der Minister selbständig, dass die in Aussicht genommenen Kürzungen der Zulagen im Gesamtbetrage von 150 000 Pfund Sterling (etwa 3 Millionen RM) vorgenommen werden.

Arbeitseinschränkungen bei den finnischen Staatsbahnen. (I.T.F.)
Der Haushaltsvoranschlag 1931 ruft in Eisenbahnerkreisen Entmutigung hervor. Der Verkehrsminister hat in dem Entwurf der Staatsbahnverwaltung bedeutende Summen, insgesamt 77 Millionen Finnische Mark (etwa 8 Millionen Reichsmark) gestrichen. Durch diese Streichungen werden besonders das Bahnunterhaltungspersonal und die Werkstättenarbeiter schwer getroffen.

Der Eisenbahnerverband hat eine Eingabe an das Parlament gerichtet. Die Organisation macht auf die sozialen Folgen dieser Beschnidung der Beschäftigungsmöglichkeiten aufmerksam und hebt hervor, dass die von der Verwaltung beantragten Summen wirklich nötige Ausgaben darstellen. Die Ausführung der vorgesehenen Arbeiten und die Beschaffung des Materials können nicht ohne Schaden für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens und für die Sicherheit des Betriebes auf unbestimmte Zeit verschoben werden.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Lohnerhöhung bei der Neuen Würzburger Strassenbahn. (I.T.F.)
Trotz der allgemeinen Lohnabbautendenz ist es den Kollegen der Neuen Würzburger Strassenbahn gelungen, eine Erhöhung der Löhne und eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen zu erzielen. Die am 14. Oktober stattgefundenen Verhandlungen brachten eine Lohnerhöhung um 2 bis 4 Pf. pro Stunde. Der Urlaub wurde von 10 auf 12 Tage erhöht und der Krankenlohn von bisher 80 Prozent auf 100 Prozent des Lohnes. Ferner wurde für Schaffner ein Mankogeld und für die im Nachtdienst Beschäftigten eine Nachtzulage vereinbart. Der Lohn der Fahrer und Schaffner beträgt ab 1. Oktober 80 Pf. und bei über vier Dienstjahren 82 Pf. pro Stunde. Die Verheirateten erhalten noch eine Zulage von 3 Pf. pro Stunde.

Der Arbeitgeberverband der deutschen Strassenbahnen und Privateisenbahnen will die Arbeitsbedingungen und Löhne verschlechtern. (I.T.F.) Wie wir in der Nummer 21 unseres Presseberichtes bereits mitgeteilt haben, hat der obengenannte Arbeitgeberverband alle Kollektivverträge, welche auf das Personal der Kleinbahnen Anwendung finden, gekündigt. Er hat nunmehr Vorschläge gemacht, die in jeder Hinsicht Verschlechterungen für das Personal bedeuten. Er schlägt eine neue Besoldungstabelle vor, die der Reichsbesoldung nicht mehr wie bisher Rechnung tragen soll. Eine Aussprache über die eingereichten Vorschläge findet am 15. und 16. Dezember d. J. statt.

Der Kampf um den Festlohn für die Kraftdroschkenführer. (I.T.F.)
Die Dresdner Kraftdroschkenführer sollen sich des im Frühjahr errungenen Garantielohnes von 8,50 Mark die Schicht und 51 Mark wöchentlich, nicht mehr länger erfreuen. Dies ist wenigstens die Absicht des Vereins Dresdner Kraftdroschkenbesitzer, der den Lohnstarif zum 30. November aufgekündigt hat und diesen Garantielohn vollständig beseitigen will. Ferner soll der Grundlohn von 4 auf 3 Mark herabgesetzt werden. Die Dresdner Unternehmer stellen sich mit dieser Forderung auf den von ihrem 10. Verbandstag festgelegten Standpunkt, dass das Kraftdroschkengewerbe einen festen oder Garantielohn überhaupt nicht tragen könne.

Der Kampf der Arbeiter geht aber gerade um den festen Lohn und er wird deshalb für die Dresdner Kraftdroschkenführer in den nächsten Wochen besonders schwer sein.

Die Pariser Kraftdroschkenchauffeure sollen von der Sozialgesetzgebung ausgeschlossen werden. (I.T.F.) Das Pariser "Consortium des Compagnies et Loueurs de Voitures de Place" hat die Kraftdroschkenführer zur Unterzeichnung eines neuen Arbeitsvertrages gezwungen, ohne ihnen die Möglichkeit zu geben, ihn vorher zu lesen. So schreibt das Blatt der französischen Transportarbeiter "Les Transports". Die Unternehmer bezwecken mit diesem Verträge, die Verordnung vom 15. August 1930 über den Achtstundentag und das Sozialversicherungsgesetz zu umgehen. Mit dem neuen Einzelarbeitsvertrag soll der Mietwagenchauffeur zum Gewerbetreibenden gestempelt und ihm auf diese Weise alle Rechte, die ihm als Arbeiter gesetzlich

verbürgt sind, genommen werden.

Der Verband hat eine Protestaktion eingeleitet und sich an das Arbeitsministerium gewandt.

"Christliche" Berichterstattung. (I.T.F.) In der Oktobernummer des Blattes "Die Arbeit", Organ des Internationalen Bundes christlicher Fabrik- und Transportarbeiterverbände, findet sich ein Bericht über die vom 23. bis 31. Mai 1930 abgehaltene Sitzung des ständigen Ausschusses für Strassenverkehr, über die wir in der Juni-Nummer der "I.T.F." einen vom Kollegen A. Henderson verfassten Bericht veröffentlicht haben. Stellt man einen Vergleich zwischen dem "christlichen" Berichte und dem unsrigen an, so fällt es auf, dass der Vertreter der christlichen Internationale seine Aufgabe fast genau so erledigt hat wie unser Kollege Henderson. Wir meinen natürlich, soweit die Berichterstattung in Frage kommt, denn bekanntlich nimmt der christliche Vertreter an den Besprechungen keinen allzu regen Anteil; das ist auch nicht verwunderlich, weil diese Internationale doch fast keine Kraftfahrer vertritt. Wir müssen jedoch Verwahrung dagegen einlegen, wenn der Arbeit der I.T.F.-Vertreter und der I.T.F., als einziger internationaler Interessenvertretung der Kraftfahrer, Eintrag getan wird. Punkt 10 der zu behandelnden Gegenstände wird nämlich im "christlichen" Berichte wie folgt umschrieben: "Die Denkschrift der Wünsche der Internationalen Organisationen der Transportarbeiter". Man könnte an einen Uebersetzungsfehler denken, insbesondere weil "Die Arbeit" in sprachlicher Beziehung wohl etwas zu wünschen übrig lässt, wenn wir /den holländischen Text des Artikels ... hätten zu Rate ziehen können. Es sei nun hier darauf hingewiesen, dass Punkt 10 lauten sollte: "Vorschläge der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, enthaltend die Forderungen der Kraftwagenführer." Wir halten es für gut, auf diese christliche Berichterstattung aufmerksam zu machen. /nicht auch

Neue Chauffeurszeitung. (I.T.F.) "Volante", das Blatt der Sociedade Beneficente União dos Chauffeurs (Kraftfahrer-Verband) von Curityba, einer Stadt im Innern Brasiliens, macht die Flut neuer Transportarbeiterzeitungen, die in jüngster Zeit erschienen sind, noch mehr schwellen. Es ist ein interessantes Organ mit 40 gut ausgeglichenen Seiten voll propagandistischer, literarischer, informatorischer und technischer Artikel, ein wertvoller Zuwachs für die Gewerkschaftspresse. Ein langes Leben möge ihm beschieden sein.

Dockerstreik in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Wie die amerikanische Wochenzeitung "Labor" berichtet, waren in Galveston und drei anderen Häfen von Texas 3 500 Hafenarbeiter in den Streik getreten. Die Bewegung wurde Anfang November eingestellt, nachdem in einer neuen Vereinbarung zwischen den Gewerkschaften und den Schifffahrtsunternehmen die Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen geregelt worden waren. Ferner wird mitgeteilt, dass 30 Schiffe durch die Arbeitseinstellung gestoppt worden seien. Einzelheiten über die Ursachen und die neuen Arbeitsbedingungen sind noch nicht zur Hand.

Die 44-Stunden-Woche in der Hamburger Hafendampfschifffahrt. (I.T.F.) Nach längeren Verhandlungen, welche Mitte dieses Monats zwischen der Direktion der Hamburger Hafendampfschifffahrts A.-G. und den Vertretern der Arbeiterschaft stattfanden, wurde in einer Betriebsversammlung des genannten Unternehmens beschlossen, die 44-Stunden-Woche einzuführen, damit weitere Entlassungen vermieden werden. Die Gesellschaft wird nun wahrscheinlich noch einige Leute aus dem Bestand der früher wegen des schlechten Geschäftsganges entlassenen Mannschaften wieder einstellen.

Lohnverhandlungen in der deutschen Rheinschiffahrt. (I.T.F.) Wie in der letzten Nummer des Presseberichts mitgeteilt, scheiterten die Unterhandlungen über die neuen Löhne in der Rheinschiffahrt weil sich die Parteien nicht einigen konnten. Die Arbeitgeber erklärten damals, dass sie direkt und ohne Mitwirkung der Organisationen mit dem Personal in Verbindung treten würden, um eine Herabsetzung der Löhne durchzuführen. Jetzt haben die Arbeitgeber ihre Bedingungen dem Personal bekanntgegeben. Die vorgeschlagenen Löhne gehen bis zu 13% unter die alten. Die Organisationen haben ihre Mitglieder gewarnt, Verträge zu unterzeichnen, die derartige Kürzungen für sie mit sich bringen und haben den Reichsarbeitsminister um Vermittlung angegangen.

Wie verhält es sich mit der Sicherheit auf See ? (I.T.F.) Letzte Woche wurde in England ein Vortrag über die Rettung von Fahrpassagieren bei Schiffbruch abgehalten. In der Diskussion, welche auf den Vortrag folgte, erklärte ein Redner, der eine grosse Erfahrung auf See hatte mit den verschiedensten Schiffstypen, dass falls einer der grossen Ozeandampfer auf dem Grossen Ozean verlustig ginge, ohne zu übertreiben nur 75% der Passagiere gerettet werden könnten. Der Redner erklärte, dass dies richtig wäre, aber dass 75% jedenfalls eine gute Leistung sei. Von den 25% die also bei einer solchen Katastrophe das Leben verlieren müssten, muss die grosse Mehrzahl zur Besatzung gehören, die auf diesen Schiffen bedeutend mehr als 25% aller Mitfahrenden ausmacht und das Wort "Passagiere" wird wohl im obengenannten Falle alle die an Bord sind, umfassen.