



PRESSEBERICHT

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

No. 1.

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER, ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE, SOWIE IN ESPERANTO Januar 1931.

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

Eine falsche Darstellung.

Im Pressebericht der I.T.F. vom 28. November 1930 erschien der Bericht über eine gemeinsame Sitzung der Seeleute-Sektion der I.T.F. und des Vorstandes des Internationalen Vereins der Schiffsoffiziere der Handelsmarine. Da der Bericht mitteilte, dass die Haltung des Internationalen Arbeitsamtes betreffend die Vorbereitung der Internationalen Arbeitskonferenz, die in zweiter Lesung die Regelung der Arbeitszeit der Seeleute zu behandeln hat, getadelt wurde, sah sich der Internationale Gewerkschaftsbund (I.G.B.), welcher bisher noch in keiner Weise sein Interesse in dieser Angelegenheit an den Tag legte, veranlasst, in seinem Presseberichte Nr. 46 vom 15. Dezember 1930 folgendes zu veröffentlichen:

INTERNATIONALE BERUFSSEKRETARIATE.

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation und das Internationale Arbeitsamt. Eine Richtigstellung.

(I.G.B.) Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (I.T.F.) hielt am 22. und 23. November in Amsterdam eine gemeinsame Sitzung ab mit dem Internationalen Verband der Schiffsoffiziere der Handelsmarine. Die Vertreter dieser beiden Organisationen befassten sich u.a. mit den Beschlüssen des Verwaltungsrates des Internationalen Arbeitsamtes (I.A.A.) über die Einberufung der Vorbereitenden Technischen Konferenz, ferner erheben sie Protest dagegen, dass ihre Einwände nicht berücksichtigt und die Paritätische Seeleute-Kommission nicht einvernommen wurde.

Um irgendwelche Missverständnisse zu vermeiden, besonders im Hinblick darauf, dass der Beschluss, gegen den die beiden Internationalen so lebhaft protestieren, im Verwaltungsrat mit voller Einstimmigkeit der Arbeitergruppe gefasst wurde, ist es notwendig, den genauen Sachverhalt wiederzugeben. Die in der besagten Resolution gegebene Darstellung stimmt nicht mit der Wirklichkeit überein. Anhand des Protokolls seiner Sitzung der Arbeitergruppe des Verwaltungsrates des I.A.A., der der Generalsekretär der I.T.F., Gen. Fimmen, beiwohnte, können die Verantwortlichkeiten der an dem Beschluss beteiligten Personen am besten dargetan werden. Diese Sitzung der Arbeitergruppe fand am 28. April 1930 in Paris statt und die diese Angelegenheit betreffende Stelle des Protokolls lautet wie folgt:

"Jouhaux gibt eine Mitteilung Fimmens bekannt, der erklärt, dass der Zeitpunkt des Zusammentritts der Seeleutekonferenz nicht von Wichtigkeit sei. Die Konferenz könne im Jahre 1931 oder aber auch im Jahre 1932 stattfinden. Er ist mit der Abhaltung der Vorbereitenden Technischen Konferenz unter der Bedingung einverstanden, dass die Paritätische Seeleute-Kommission an den Arbeiten teilnimmt."

"Hertens ist der Ansicht, dass eine Vorbereitende Technische Konferenz gefährlich und überflüssig sei. Es sei vorzuziehen, die Frage direkt auf einer allgemeinen Konferenz zur Behandlung zu bringen."

"Moore geht im allgemeinen mit der Stellungnahme von Mertens einig. Auch er gibt einer allgemeinen Konferenz den Vorzug und ist gegen den Vorschlag von Thomas (Direktor des I.A.A.) in bezug auf die Abhaltung einer besonderen technischen Konferenz. In Zukunft könne man sich wohl auf die Abhaltung einer speziellen Seeleute-Konferenz für die erste Besprechung einer Frage einlassen, nachher jedoch soll diese Frage in zweiter Besprechung einer allgemeinen Konferenz unterbreitet werden."

"Jouhaux macht darauf aufmerksam, dass die politische Seite des Problems die Abhaltung einer Vorbereitenden Technischen Konferenz nötig mache, um später die Seeleutefragen erfolgreich in einer allgemeinen Konferenz zur Behandlung stellen zu können. Wenn die Vorbereitende Technische Konferenz von der Arbeitergruppe abgelehnt werde, so sei eine neue spezielle Seeleute-Konferenz nicht zu umgehen."

"Von diesem Augenblick ab wohnt Fimmen der Sitzung bei."

"Moore fragt sich, ob die Vertagung bis zum Jahre 1932 nicht die Möglichkeit schaffen würde, sich auf der allgemeinen Konferenz des Jahres 1930 über die prinzipielle Einstellung der Arbeitergruppe zu dieser Frage zu erkundigen."

"Fimmen erklärt sich mit dem Jahre 1932 einverstanden. Die I.T.F. misst der Frage keine Bedeutung bei, ob in Zukunft die Seeleute-Probleme auf einer Spezialkonferenz oder der allgemeinen Konferenz zur Behandlung gelangen. Die I.T.F. legt Wert auf die Einberufung der Vorbereitenden Technischen Konferenz, die sich aus Vertretern der in bezug auf den Tonneninhalt und die Anzahl der Seeleute wichtigsten Länder unter Heranziehung von Mitgliedern der Paritätischen Maritimen Kommission zusammensetzen soll."

"Die Arbeitergruppe wird nach bestem Können und Vermögen vorgehen."

In diesem Sinne hat die Arbeitergruppe dem Beschluss der vom 7. - 11. Oktober in Brüssel abgehaltenen 50. Sitzung des Verwaltungsrates zugestimmt. Dieser Beschluss sieht die Abhaltung einer Vorbereitenden Technischen Konferenz im Oktober 1931 unter Heranziehung von Mitgliedern der Paritätischen Maritimen Kommission (mit beratender Stimme) vor. Es steht somit fest, dass dieser Beschluss mit den von Fimmen im Namen der I.T.F. im April 1930 ausgesprochenen Wünschen übereinstimmt und dass die Mitglieder der Paritätischen Maritimen Seeleute-Kommission der Vorbereitenden Technischen Konferenz -- wenn auch nur mit beratender Stimme -- beiwohnen werden.

Es liegt nicht in unserer Absicht an dieser Stelle gegen die vom I.G.B. gegebene Darstellung des Sachverhalts zu polemisieren. Schon ehe dieser neue Angriff auf die I.T.F. und ihren Sekretär im Presseberichte des I.G.B. veröffentlicht wurde, hat das Exekutivkomitee der I.T.F. beschlossen nochmals zu trachten, die Haltung des I.G.B. in der für die Seeleute so wichtigen Frage des 8-Studentages zu ändern. Es wird sich noch Gelegenheit bieten auf diese jüngste Veröffentlichung des I.G.B. zurückzukommen. Wir begnügen uns heute damit mit dem grössten Nachdruck zu erklären, dass die durch diese Veröffentlichung vorgespiegelte Darstellung von a bis z falsch ist.

TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Waffenstillstand im Hamburger Hafen. (I.T.F.) Der im Hamburger Hafen drohende Konflikt ist momentan vermieden worden. Bekanntlich hatte der Hafenbetriebsverein (Arbeitgeberverein) den Kollektivvertrag zum 31. Dezember gekündigt und eine Herabsetzung des Lohnes der ersten Schicht von 9,20 auf 8 Mark beantragt. Die Hafenarbeiter lehnten dies ab und nach fast zweitägigen Verhandlungen einigte man sich darauf, den alten Tarif bis zum 15. Februar weitertgellen zu lassen. Dann soll neu verhandelt werden.

Verhandlungen über einen neuen Kollektivvertrag der schwedischen Hafearbeiter abgebrochen. (I.T.F.) Die Verhandlungen, welche im Dezember v. J. in Stockholm über einen neuen Kollektivvertrag für die Hafearbeiter Gothenburgs stattfanden, sind ohne Resultat

abgebrochen. Der alte Vertrag, unter welchen 1500 Mann fallen, sollte Ende 1930 ablaufen.

Der Schiedsspruch für die westdeutschen Kanäle verbindlich erklärt. (I.T.F.) Der am 24. November 1930 gefällte Schiedsspruch für die westdeutschen Kanäle, wonach die Gehalts- und Lohnsätze mit Wirkung ab 22. November 1930 um 8% herabgesetzt werden sollten und folglich vom Personal energisch abgelehnt wurde, ist vom Reichsarbeitsministerium verbindlich erklärt worden. Die Verbindlichkeitserklärung wurde damit begründet, dass "in den Nachverhandlungen zu keiner Einigung zwischen den Parteien gekommen ist und das Interesse der Allgemeinheit die Herstellung eines tarifvertraglichen Zustandes erfordert."

Die Arbeitgeber, die anfänglich eine 26prozentige Herabsetzung der Gehälter und Löhne forderten, geben sich mit dieser "kleinen" Herabsetzung nicht zufrieden und kündigen schon für den nächsten Kündigungstermin, der auf den 31. März fällt, neue Verschlechterungen der Arbeits- und Lohnbedingungen an.

Erste Sitzung des Strassenbahnerbeirats. (I.T.F.) Die erste Sitzung des Strassenbahnerbeirats der I.T.F., der aufgrund eines Beschlusses des Londoner Kongresses eingesetzt und als dessen Vorsitzende das Exekutivkomiteemitglied Gen. J. Döring (Berlin) ernannt wurde, wird am 22. und 23. Februar d. J. in Berlin im Gewerkschaftshaus stattfinden.

Archie Henderson verlässt uns. (I.T.F.) Kollege A. Henderson vom Britischen Transportarbeiterverbande, Mitglied des Kraftfahrerbeirats der I.T.F. hat uns soeben seinen Rücktritt gemeldet. Er wurde zum Präsidenten der Strassenverkehrs-Kommission für Süd-Schottland, ein durch das neue Gesetz über den Strassenverkehr in Grossbritannien geschaffenes Organ, ernannt. Die I.T.F. verliert mit Henderson einen fähigen und eifrigen Mitarbeiter. Zu unseren Glückwünschen gesellt sich das Bedauern, einen Freund von uns gehen zu sehen.

Sitzung des Kraftfahrerbeirats. (I.T.F.) Am 20. und 21. Februar 1931 wird in Berlin der Kraftfahrerbeirat der I.T.F. zusammentreten, um einen Entwurf der internationalen Strassenverkehrsbestimmungen zu prüfen sowie ein erweitertes internationales Programm über die sozialen Forderungen aufzustellen.

Ein Gesetzentwurf über den Autoverkehr und ^{die} Arbeitszeit der Kraftfahrer in der Schweiz. (I.T.F.) In diesem Jahre wird sich das schweizerische Parlament voraussichtlich mit einem Gesetzentwurf über den Autoverkehr beschäftigen. Der Entwurf enthält wichtige Bestimmungen betreffs der einheitlichen Regelung des Strassenverkehrs, Signalgebung, Führerscheine, obligatorische Unfallversicherung, etc. Er enthält gleichfalls eine Bestimmung über die Arbeitszeit der Kraftfahrer. Dem Wunsche des Kraftfahrerverbandes entgegen, setzt jedoch der Entwurf nicht die Einzelheiten der Arbeitsregelung fest, sondern überlässt dies der Regierung. Der Entwurf sieht die Regelung der Arbeitszeit für den regelmässigen Personen- und Warentransport und für die übrigen Berufskraftfahrer eine Regelung der Ruhezeiten vor.

Der Achtstundentag in der Tschechoslowakei. (I.T.F.) Auf Verlangen der dem deutschen Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr angeschlossenen Kraftfahrerorganisation, wird die Gewerkeinspektion eine amtliche Erhebung anstellen über die Uebertretung der Arbeitszeitbestimmungen im Strassenverkehr. Es handelt sich hauptsächlich um den Missbrauch der Ueberstunden.

Zusammenschluss der Flugzeugführer. (I.T.F.) Mitte Dezember trafen sich in Paris Vertreter von Vereinigungen der Flugzeugführer der Handelsluftfahrt Frankreichs, Deutschlands, Englands, Italiens und Belgiens, um gemeinsam über Fragen der Luftfahrt, die das Fliegerpersonal angehen, zu beraten. Die Verhandlungen galten insbesondere der Schaffung von Flugzeugführervereinigungen sowohl internationalen als auch nationalen Charakters. Der Flugzeugführerschein soll ferner international allgemein Gültigkeit erhalten. Es wird ausser-

dem beabsichtigt, sich in Zukunft mehr um die Versorgung abgebauter Flugzeugführer und ihre Unterbringung in anderen Berufen kümmern.

Als Hauptergebnis der Konferenz ist zu betrachten, dass eine Internationale Vereinigung gegründet wurde, die den Namen "Verbindungsausschuss der Vereine berufsmässiger Flugzeugführer" erhält. Die anwesenden Staaten, ausser Belgien, traten der Vereinigung bei. Der Sitz des Sekretariats dieser Vereinigung ist zunächst Frankreich, soll jedoch jedes Jahr an einen anderen Ort verlegt werden, und zwar in der Reihenfolge, dass nach Frankreich Deutschland, sodann England und später Italien den Hauptsitz der Vereinigung erhält. Zu Präsidenten wurden die beiden französischen Flieger Lecointe und Bellonte gewählt.

SEELEUTE.

44-Stundenwoche bei der Hafendampfschiffahrt A.-G., Hamburg. (I.T.F.) Um weiteren Personalabbau zu vermeiden, hat die Hafendampfschiffahrt A.-G. im Hamburger Hafen die 44-Stundenwoche eingeführt. Man hofft dadurch sogar, bereits entlassenes Personal wieder einzustellen. Die Ziffer der täglich beförderten Personen von 45 000 auf 35 000 gesunken. ist

Die dänischen Matrosen kündigen ihren Vertrag nicht. (I.T.F.) Laut Mitteilungen des Dänischen Matrosenverbandes hat derselbe beschlossen, den laufenden Kollektivvertrag nicht zu kündigen. Da die Reeder denselben Beschluss gefasst haben, ist die Gültigkeitsdauer des Vertrages um ein Jahr verlängert worden.

Die norwegischen Seeleute kündigen den Vertrag für die Grossschiffahrt. (I.T.F.) Am 16. Dezember hat der Norwegische Verband der Matrosen und Heizer den für die Grossschiffahrt geltenden und am 31. Januar ablaufenden Vertrag gekündigt. Auch die Reeder haben den Vertrag gekündigt und werden ohne Zweifel wie gebräuchlich Lohnherabsetzungen beantragen. Auch die Organisation wird ihre alten Forderungen wohl wieder einreichen. Sobald nähere Auskunft vorliegt, werden wir auf die Lage in Norwegen zurückkommen.

Die schwedischen Seeleute kündigen ihre Verträge nicht. (I.T.F.) Die der I.T.F. angeschlossenen Organisationen der Matrosen, der Heizer sowie der Neue Verband des Bedienungspersonals haben ihre Verträge mit den Reedern nicht gekündigt. Die Reeder haben es auch unterlassen, sodass die Verträge auch für 1931 gelten. Auch für die Offiziere sind die Verträge verlängert.

Lohnkonflikt in der holländischen Hochseefischerei. (I.T.F.) Am 31. Dezember 1930 wurden Verhandlungen zwischen Vertretern der Arbeitnehmer und Arbeitgeberorganisationen im holländischen Fischereigewerbe über den Abschluss eines neuen Vertrages eröffnet. Der alte Vertrag lief am 1. Januar ab. Obwohl im grossen und ganzen einigen konnte, entstand ein Konflikt über einige weniger wichtigen Punkte. Vermittlungsbestrebungen sind im Gange, aber eine Einigung ist noch nicht erzielt worden. In unserer nächsten Nummer kommen wir auf die Angelegenheit zurück. man sich

EISENBAHNER.

Ein erfolgreicher Eisenbahnerstreik in Irak. (I.T.F.) In den ersten Dezembertagen kündigte die Staatsbahnverwaltung eine vom Parlament genehmigte Herabsetzung der Löhne von 6%. Am 3. Dezember legten die Werkstättenarbeiter die Arbeit nieder; ehe die Betriebs- und Verkehrsbediensteten dazu kamen diesem Vorbild zu folgen, hatten die Streikenden ihre Forderungen durchgesetzt:

1. Die Herabsetzung trifft nicht die Bediensteten im Tagelohn;
2. Ruhe- und Urlaubstage werden gewährt ohne die Entlohnung zu verschlechtern;
3. die Arbeitszeit wird auf acht Stunden begrenzt. an

Unter dem Eindruck dieses Streiks unterbreitete der Abgeordnete Dr. Taiq Shakir dem Vorsitzenden der Kammer eine Denkschrift worin die Notwendigkeit sozialer Gesetzgebung hervorgehoben wird.

Wahlen bei den französischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Mitte Dezember fanden bei den französischen Eisenbahnen die Wahlen für die Vertretung des Personals im "Hohen Eisenbahnrat" statt.

Das Personal ist in zwölf Wählerkategorien eingeteilt. Die Kategorien A-F umfassen das Stations-, Fahr-, Strecken-, Lokomotiv- und Werkstättenpersonal, die Kategorien H-N hauptsächlich Verwaltungs- und Aufsichtsbeamte.

Die Wählerschaft war zahlenmässig merklich ebenso gross als in 1928. Wahlkampf gab es eigentlich nur zwischen dem freigewerkschaftlichen und dem unitarischen (Kommunistischen) Eisenbahnerverband. Die Wahl endete mit einer empfindlichen Niederlage der Kommunisten. Die beiden Verbände erhielten:

	1928	1930	
Freie Gewerkschaft (I.T.F.)	96 328	115 716	Stimmen
Unitarische Gewerkschaft	149 913	113 271	,,

Die Wahlen bestätigten ferner, dass der französische Verband des Lokomotivpersonals nur in Elsass-Lothringen -- wo er etwa ein Siebtel der Stimmen der betr. Kategorie erhält -- einigen Rückhalt hat. Bei den Kategorien H-N ging die freie Gewerkschaft von 3335 auf 3043, die unitarische Gewerkschaft von 472 auf 135 Stimmen zurück; alle Mandate dieser Kategorien fielen dem Verband der Eisenbahnbeamten und -techniker zu.

Ein Angriff auf die Begünstigungen der tschechoslowakischen Eisenbahner. (I.T.F.) Das Eisenbahnministerium strebt nach Verteuerung bzw. Aufhebung verschiedener Begünstigungen des Eisenbahnpersonals. So sollten ab 1. Januar 1931 verteuert werden: Regiefahrten um 20-25%, Miete für Dienstwohnungen um 140-400%, Regiekohle um einige Prozent; die Uniformierungsbestimmungen sollten verschlechtert und die Tarifiermässigungen für die Konsumgenossenschaft der Eisenbahner überhaupt aufgehoben werden.

Da die Eisenbahner diese Begünstigungen seit Jahrzehnten als Bestandteil ihrer Löhne betrachten, brachte diese Nachricht Entrüstung zuwege. Auf ein scharfes Einschreiten der Eisenbahnerverbände hin wurde von den Massnahmen vorläufig Abstand genommen. Die ganze Angelegenheit wird in Verhandlungen zwischen den Verbänden und dem Eisenbahnministerium geregelt.

Der Kampf um die Arbeitszeit bei den deutschen Eisenbahnen. (I.T.F.)

Die Anfang Dezember geführten Vertragsverhandlungen über die Arbeitszeit bei der Reichsbahn brachten trotz Vermittlung des Reichsarbeitsministeriums keine Einigung. Daraufhin wurde ein Schlichter bestellt, der am 12. Dezember entschied:

1. Der Achtstundentag wird eingeführt ab 16. Januar 1931 in den Werkstätten und in der Bahnunterhaltung (für etwa 180 000 Mann); diese Regelung ist bis zum 31. März 1931 unkündbar.
2. Ueberzeitarbeit ist zulässig bis zu 130 Stunden im Jahre, muss sich aber auf dringende Fälle beschränken und darf nicht zu regelmässiger Verlängerung der Arbeitszeit führen.
3. Für die Arbeiter der übrigen Dienstzweige werden die zur Zeit geltenden Bestimmungen bis zum 15. Januar verlängert; danach wird beschlossen, in welchem Ausmasse die Arbeitszeit auf 48 Stunden pro Woche herabgesetzt werden kann.

Auch dieser Schiedsspruch bot keine Einigungsgrundlage. Er wurde jedoch vom Arbeitsminister verbindlich erklärt.

Daraufhin bot, mit dem Hinweis darauf, dass in den Werkstätten und in der Bahnunterhaltung 25 000 Mann zuviel beschäftigt seien, die Reichsbahngesellschaft den Gewerkschaften an, lokale Vereinbarungen über die Einlegung einer Feierschicht pro Woche im ersten Vierteljahr 1931 zu treffen. Die Gewerkschaften lehnten ab, weil Lokalverträge dem Reichsverträge zuwiderlaufen und weil im Betriebs- und Verkehrsdienste einige hunderttausend Beamte und Arbeiter noch bis zu 57 Stunden arbeiten. Darauf ging die Reichsbahnhauptverwaltung eigenmächtig vor um von den Werkstätten- und Bahn-

- 6 -

unterhaltungsarbeitern die Zustimmung zur Einlegung von Feierschichten zu erlangen. Die Dienststellen wurden angewiesen, dort wo die Zustimmung nicht von einem genügend grossen Teil der Arbeiterschaft zu erzielen wäre, allen Arbeitern zum 15. Januar zu kündigen. Ihre Wiedereinstellung soll vermittels des Einzelarbeitsvertrages, in welchem die Feierschichten vorgesehen sind, erfolgen.

Unter dem Einfluss der gewerkschaftlichen Propaganda wurde die Zustimmung für Einlegung von Feierschichten massenhaft verweigert. Etwa 100 000 Arbeiter sind bereits gekündigt, zeichnen aber die Einzelarbeitsverträge nicht. Wenn eine Verständigung nicht erfolgt, werden die Entlassenen am 15. Januar die Arbeitsstätten verlassen und sich als ausgesperrt betrachten.
