



PRESSEBERICHT

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

No. 6.

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE
SOWIE IN ESPERANTO Amsterdam, den 20. März 1931.

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

Aus der indischen Gewerkschaftsbewegung.

Das indische Proletariat und die "Konferenz am runden Tisch". (ITF)
In den Reihen der Eisenbahner wurde es teils mit Gleichgültigkeit, teils mit Abneigung gesehen, dass N.M. Joshi, der Generalsekretär des neuen Indischen Gewerkschaftsbundes (rechter Flügel) an der Londoner Konferenz teilnahm. Dagegen geben die Eisenbahnerzeitungen folgender Auslassung Joshis weite Publizität:

"Die Prinzen und Mittelstandspolitiker können mit den Ergebnissen zufrieden sein, aber für die Arbeiterschaft sind die Ergebnisse erbärmlich. Der Bundesstaat ist nicht nur für die Arbeiterschaft völlig zwecklos; wenn die Arbeitsgesetzgebung nicht in die Bundesgesetzgebung gehört, so wird die Schaffung des Bundesstaates indirekt die Arbeitsgesetzgebung für Britisch Indien als Ganzes äusserst erschweren, was auch zutrifft wenn die Verfassung dem Bundesgesetzgeber die Ermächtigung zur Annahme solcher Gesetze erteilen würde. Bisher konnte Britisch Indien (gemeint sind die britischen Provinzen) allein die Abkommen der Internationalen Arbeitskonferenz ratifizieren. In Zukunft wird Indien keine Abkommen mehr ratifizieren.

Schliesslich ohne Wahlrecht für die Erwachsenen ist eine verantwortliche Regierung ein für die Massen bedeutungsloses Ding. Darum können wir einer solchen Verfassung nicht zustimmen."

Das Problem der Einheit in der indischen Gewerkschaftsbewegung.
(ITF) Bekanntlich fiel der indische Gewerkschaftsbund im vergangenen Jahre entzwei. Die alte Organisation All-India Trades Union Congress verblieb in den Händen des sogenannten "linken" Flügels, während der "rechte" Flügel die Indian Trades Union Federation bildete. Die Eisenbahnerföderation war dem Gewerkschaftsbunde nicht angeschlossen, stand aber zu ihm in einem freundschaftlichen Verhältnis. Nach der Spaltung verhielten die Eisenbahner sich gegenüber beiden Flügeln neutral.

Führer des linken Flügels haben ein Manifest herausgegeben, das als Plattform für die Wiederherstellung der Gewerkschaftseinheit dienen soll. Dasselbe wurde in der Fachpresse der Eisenbahner veröffentlicht und kann in vier Teile zerlegt werden:

1. Das grundsätzliche Bekenntnis zum Klassenkampf.
2. Vierzehn unmittelbare Forderungen sozialer Art, deren Erfüllung die Gewerkschaftsbewegung im täglichen Kampfe anstreben soll. Diese Forderungen sind teils identisch mit denen der Gewerkschaftsbewegung des Westens, teils typisch indisch und machen den Eindruck von realpolitischem Denken.
3. Auf nationalem Gebiet muss innerhalb der Gewerkschaftsbewegung Demokratie und Solidarität herrschen. Zu diesem Zwecke macht das Manifest eine Reihe Vorschläge über Organisationsform und Taktik, die sich wesentlich mit europäischen Methoden decken.
4. Der politische Teil des Manifestes richtet sich gegen den Internationalen Gewerkschaftsbund, weil dieser "das System der kolonialen Ausbeutung unterstützt oder stillschweigend gutheisst." Es richtet sich gegen die Internationale Arbeits-Organisation des Völkerbundes, "da die indischen Arbeiter nichts Gutes von diesen Konferenzen zu erwarten haben." Ferner dreht das Manifest den parlamentarischen Einrichtungen des Landes den Rücken, betont aber den Willen der Gewerkschaftsbewegung, am Kampfe für die nationale Befreiung teilzunehmen, mit dem Ziele, dem Sozialis-

mus den Boden vorzubereiten.

Das unmittelbare Ziel des Kampfes bildet das was man im Westen die "demokratischen Freiheiten" nennt: Presse- und Redefreiheit, Versammlungs- und Vereinigungsfreiheit.

Die Eisenbahner leiten die Einigungsverhandlungen ein. (ITF)

Jamnadas Mehta, der Vorsitzende des Eisenbahnerverbandes von Bombay und Mittel-Indien, glaubt an die Möglichkeit, die beiden Gewerkschaftszentralen zusammenzuführen auf folgender Grundlage:

1. Die Arbeiterbewegung Indiens setzt sich zum Ziele die Errichtung eines sozialistischen und demokratischen Staates.

2. Alle lebenswichtigen Industrien und Betriebe müssen Staatseigentum werden und der Allgemeinheit dienstbar gemacht werden.

3. In der Uebergangszeit soll alle Kraft aufgeboten werden, um die Arbeits- und Lebensbedingungen der Arbeiterklasse möglichst zu verbessern.

4. Alle Gewerkschaften sollen alle zulässigen und friedfertigen Mittel, einschliesslich des Streiks, gebrauchen.

5. Der Gewerkschaftsbund soll als die einzige zentrale Organisation der Bewegung der Arbeiterklasse anerkannt werden.

V.V. Giri, der Generalsekretär der all-indischen Eisenbahner-Föderation, erklärte, dass die Föderation Elemente der beiden Flügel erfasst. Die Eisenbahner-Föderation hat zu ihrer Generalversammlung, die zum 14. und 15. März in Ajmer anberaumt war, beide Zentralen eingeladen. Die Einladung erfolgte ausdrücklich zu dem Zwecke, das Einheitsproblem zu erörtern und gemeinsam einen Verbindungsweg zur Errichtung einer nationalen Interessenvertretung der Arbeiterklasse zu suchen.

EISENBAHNER.

Gegen die Ein-Mann-Führung von Lokomotiven. (ITF) Der Kongress des Norwegischen Gewerkschaftsbundes, welcher am 17. Februar 1930 um folgende Tage in Narvik stattfand, nahm einstimmig folgende Resolution an:

"Der XIII. ordentliche Gewerkschaftskongress schliesst sich in allen Punkten dem an das Arbeitsministerium gerichteten Protest der Norwegischen Lokomotivpersonalgewerkschaft, des Norwegischen Eisenbahnerverbandes und des örtlichen Bundesausschusses an gegen die Absicht der Luosavaara-Kirunavaara Aktiengesellschaft, für die elektrischen Rangierlokomotiven auf ihrem Werkbahnhof in Narvik die ein-männige Bedienung einzuführen."

Die indischen Eisenbahner rüsten zum Kampf. (ITF) Der Führer der Eisenbahner, Kollege V.V. Giri, bietet alles auf, um den Gewerkschaften einen soliden materiellen Unterbau zu geben. In letzter Zeit legt er das Schwergewicht/seiner agitatorischen Betätigung auf die Bildung grösserer Kampffonds.

Dabei kommt es auch mitunter zu rührenden Szenen. Am 14. Januar sprach er in Hubli vor einer Massenversammlung. Ein armer Teufel meldete sich zum Wort und gab seinen ganzen Monatslohn, sage und schreibe einundzwanzig Rupien vier Annas (1 Rupie = RM.1.50) für den Kampffonds her. Er warf seinen Turban weg und erklärte ihn nicht wieder aufzusetzen, ehe die Werkstättenarbeiter von Hubli den Beweis ihres Opfersinns erbracht hätten. Er forderte seinen Kollegen auf, einen Fonds von mindestens 6000 Rupien zusammenzutragen. Ein zweiter folgte ihm mit 31 Rupien 7 Annas. Vierundzwanzig Stunden später waren 4 454 Rupien für den Kampffonds und weitere 690 Rupien an Beiträgen in Händen des lokalen Verbandskassierers.

Abbau und Lohnkürzungen drohen auf den indischen Bahnen. (ITF) Das indische Eisenbahn-Ministerium kündigt Personalabbau auf den Staatsbahnen an. Begründet wird diese Massnahme mit Verkehrsrückgang. Obschon die indische Regierung dem Internationalen Arbeitsamt berichtet, in Indien bestünde keine Arbeitslosigkeit, wird nach einer Schätzung die Anzahl der Arbeitslosen mit 18 Millionen (bei einer Bevölkerung von 320 Millionen) angegeben. Aus der Eisenbahnerpresse gewinnt man die Ueberzeugung, dass der Abbau in Indien ein ebenso

erschreckendes Gespenst ist wie in der übrigen Welt.

Ein Parlamentsmitglied schlägt vor, die erbärmlich niedrigen Löhne um 12½ % zu kürzen. Dieser Vorschlag versetzt alle Versammlungen in grosse Aufregung. Es regnet Proteste.

Die Eisenbahner-Föderation erbieter sich gemeinsam mit den Verwaltungen zu untersuchen, wie der Betrieb verbilligt werden könne, ohne die Arbeiter zu treffen.

Der Schiedsspruch im englischen Konflikt. (ITF) Am 5. März fällte das Eisenbahnlohngericht Grossbritanniens seinen Schiedsspruch im Konflikt zwischen den Eisenbahngesellschaften und Gewerkschaften. Gemäss der Railway Gazette, dem Sprachrohr der Gesellschaften, wurde der Beschluss einstimmig gefasst.

Für die Löhne schlägt der Schiedsspruch eine allgemeine Herabsetzung von 2½ Prozent vor und eine zusätzliche Herabsetzung von 2½ Prozent für den 40 shilling (1 sh = RM 1.-) pro Woche bzw. 2000 shilling pro Jahr übersteigenden Lohn- bzw. Gehaltsbetrag. In keinem Fall darf die Herabsetzung 6 shilling pro Woche bzw. 300 shilling pro Jahr übersteigen. (Z.B.: Ein Lohn von 50 shilling erfährt eine Kürzung von 2½ v. H., d. i. 1 sh 3 d (RM 1,25), und eine zusätzliche Kürzung von 2½ v. H. der 10 shilling, d. i. 3 d (RM 0,25), zusammen 1 sh 6 d (RM 1,50).

Der Mindestlohn volljähriger (d. i. 22jähriger) Lokomotivputzer wird auf 8 shilling pro Tag festgesetzt.

Die Zuschläge für Ueberzeit-, Nacht- und Sonntagsarbeit werden gekürzt.

Unter Ausschluss der Lokomotivführer und Heizer, Zugführer und Stellwerkswärter, ist für alle Grade die Verteilung der achtstündigen Arbeitszeit auf eine Schichtzeit von 12 Stunden zulässig.

In den Fällen wo dieses Ausmass der Schichtzeit beanstandet wird, kann Berufung bei den paritätischen Ausschüssen, gegebenenfalls auch beim Nationalen Lohngericht eingelegt werden.

Die Gewerkschaftsinstanzen beraten lebhaft, haben aber ihre Stellungnahme noch nicht endgültig bekanntgegeben.

Die Eisenbahngesellschaften äussern Unzufriedenheit. Gemäss angeestellten Berechnungen gibt ihnen der Schiedsspruch 4 Millionen Pfund, während ihre Vorschläge auf 9,5 Millionen berechnet waren.

Die Lohnabbauwelle erfasst Belgien. (ITF) Der belgische Ministererrat hat grundsätzlich beschlossen, die Gehälter und Löhne um 6 Prozent zu senken. Die Durchführungsmodalitäten sollen durch eine Kommission vorbereitet werden.

In Eisenbahnerkreisen ist man darauf gefasst, dass dieser Schritt der Regierung die Staatsbahngesellschaft zu ähnlichen Plänen anregen wird.

Lohnkonflikt auf den deutschen Eisenbahnen. (ITF) Die Gehälter der Beamten der deutschen Reichsbahn wurden ab 1. Februar um 6 v. H. gekürzt. Mit der ersten Hälfte des Personals ist die Gesellschaft also "fertig."

Die Kündigung des Lohnvertragvertrages bedeutete den Angriff gegen die zweite Hälfte. Bei den Vertragsverhandlungen am 3. März unterbreitete die Gesellschaft ihre Vorschläge: Herabsetzung der Löhne um 7 Pfennig pro Stunde. Das bedeutet für die bestbezahlten Arbeiter 8, für die niedrigstbezahlten Arbeiter 13,2 Prozent.

Am 10. März betrachtete man die Verhandlungen als endgültig gescheitert. Die Reichsbahngesellschaft hat den Schlichter angerufen.

Da die Löhne bereits durch die Einführung der Kurzarbeit beträchtliche Einbussen erlitten haben, würde diese neue Herabsetzung die Löhne zehntausender Arbeiter unter das Existenzminimum drücken. Der Vorstand des Einheitsverbandes der Eisenbahner bezeichnet den Vorschlag der Reichsbahngesellschaft als "eine unerhörte Zumutung" und warnt davor "den Bogen zu überspannen".

Im ganzen Lande finden Versammlungen statt in denen Aufregung und Wut der vorherrschende Ton sind.

Eine juristische Niederlage der österreichischen Eisenbahndirektion. (ITF) Die Generaldirektion der österreichischen Bundesbahnen sucht seit geraumer Zeit nach Mitteln die Macht der Betriebsräte -- und

durch Rückschlag die Macht der Gewerkschaft -- zu brechen. Auf Grund eines künstlichen Zweifels an der Rechtsgültigkeit der Personalvertretungsvorschrift wurden die bereits unter Vergewaltigung der gesetzlichen Bestimmungen verschleppten Wahlen im Oktober v. J. nicht vorgenommen, obschon sie ordnungsmässig ausgeschrieben waren. Die Eisenbahnergewerkschaft hat die Generaldirektion wegen Rechtsbruch vor die Gerichte gezogen.

Der Oberste Verwaltungsgerichtshof hat nunmehr die Stellungnahme der Direktion verurteilt und die Vorschriften für rechtlich wirksam erklärt. Die Gewerkschaft fordert nunmehr sofortige Betriebsratswahlen.

Lohnsenkung in den englischen Eisenbahnwerkstätten. (ITF) Die Pressagenturen melden, dass zwischen den Eisenbahngesellschaften einerseits, dem englischen Eisenbahnerverbande (der etwa die Hälfte des Werkstättenpersonals organisiert) und den zuständigen Handwerkerberufsverbänden andererseits eine Verständigung zustande gekommen ist.

Die Eisenbahngesellschaften forderten eine allgemeine Herabsetzung der Löhne um $6\frac{1}{2}$ Prozent. Schliesslich hat man sich geeinigt auf $4\frac{1}{6}$ Prozent und auf einen Mindestlohn von 40 shilling pro Woche. Die Gesellschaften verpflichten sich die Arbeitszeit nicht auf weniger als 5 Tage in der Woche zu beschränken. Die Exekutivkomitees der Gewerkschaften werden in den ersten Tagen zu dem Vorschlag Stellung nehmen.

Ein Rationalisierungskongress der holländischen Eisenbahner. (ITF) Der holländische Eisenbahnerverband hat zum 23. März einen besonderen Kongress anberaumt zur Untersuchung des Einflusses der Rationalisierung der Eisenbahnen auf die Arbeitsbedingungen.

Der Verbandsvorstand stellt in einem Aufruf fest, dass die Arbeit unter dem Einfluss der Rationalisierung intensiver und unangenehmer wird und bezeichnet es als eine dringende Aufgabe die verderblichen moralischen und materiellen Wirkungen des -- an sich berechtigten -- Strebens nach Herabsetzung der Betriebskosten zu wehren. Dies sei aber nur möglich durch Verbesserung der Arbeitsbedingungen: Verkürzung der Arbeitszeit um dem Abbau und der Arbeitslosigkeit entgegenzuwirken; bessere Bewertung der Leistungen unter den durch die Rationalisierung umgestalteten Verhältnissen um die Deprimierung der Gemüter zu verhüten und den Entgelt den höheren Leistungen anzupassen; Neureglung der Beförderungen um das Streben des einzelnen Bediensteten aussichtsvoller zu gestalten.

Dass dieses ohne finanziellen Aufwand der Eisenbahnunternehmen nicht zu erreichen ist, hält die Organisation nicht davon ab, die Forderungen zu erheben. Sie erachtet, dass der Eisenbahnbetrieb nicht eine geschlossene und sich selbst genügende wirtschaftliche Einheit ist, sondern ein lebensnotwendiges Instrument der Wirtschaft und der Oeffentlichkeit. Die Eisenbahnen können in Zeiten von Depressionen nicht ihre Betriebstätigkeit auf das Mass der rentablen Inanspruchnahme herabsetzen. Es kann nicht verkannt werden dass auf dem Boden der Tatsachen die Arbeitsbedingungen mit den finanziellen Betriebsergebnissen verkettet sind. Berechtigt ist diese Verkettung gemäss den Auffassungen der Organisation jedoch nicht. Sie steht daher auf dem Standpunkt, dass die Arbeitsbedingungen unabhängig von den Betriebsergebnissen festgesetzt werden müssen.

Die holländischen Eisenbahner wollen bekunden, dass die Rationalisierung, soll sie wirksam bleiben, eine spürbare Verbesserung der Arbeitsbedingungen mit sich bringen muss.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER ZU LAND.

Neue Arbeitsverträge für Kraftfahrer in Schweden. (ITF) "Transportarbetaren", das vierteljährlich erscheinende Blatt des Schwedischer Transportarbeiterverbandes, berichtet über den Abschluss einer Reihe von Arbeitsverträgen für Omnibus-, Kraftdroschken- und Geschäftskraftwagenführer in verschiedenen Städten, die fast durchweg eine Verbesserung der Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen

brachten. Die Lohnaufbesserungen betragen 3 - 15 Kronen wöchentlich
Nachstehend einige der neuen Arbeitsbedingungen:

Götaälvdalens Omnibusaktiebolag in Gothenburg: Wochenlohn für
Chauffeure 72 Kr. (einschl. Erhöhung von 3 Kr.), für Ausbesserer
58 Kr. (einschl. Erhöhung von ca. 10 Kr.), für Putzer und Schmie-
rer 50 Kr. (einschl. Erhöhung von ca. 15 Kr.) Neu ist die Ueber-
stundenvergütung mit 25% Aufschlag für die beiden ersten, und 50%
für die übrigen Stunden.

Mölnlycke Bil- och Omnibusaktiebolag in Gothenburg: Wochenlohn
für Chauffeure 73 Kr. (einschl. Erhöhung von 4 Kr.). Ferien werden
gewährt nach 6monatiger Beschäftigung: 7 und nach einjähriger Be-
schäftigung 10 Tage (bisher/durchweg 7 Tage). Auch hier wurde zum
ersten Male eingeführt ein Ueberstundenzuschlag von 25% für die
beiden ersten und 50% für die übrigen Stunden. An jedem achten Tag
wird frei gegeben.

In Västerås wurde der Wochenlohn für die Omnibuschauffeure
um 4,50 Kr. erhöht auf 62,50 Kr., in Lund von 55 auf 58 Kr., in
Norrköping von 40 auf 55 Kr., in Värnamo der Monatslohn um 5-25
Kr., u.z. für Kutscher auf 50 Kr., für Omnibusführer auf 60 Kr.
und für Kraftwagenführer 55 Kr. (in den ersten sechs Monaten) und
75 Kr. (darnach) nebst freier Kleidung, in Landskrona für Last-
kraftfahrer von 54 auf 56,40 Kr. wöchentlich.

Auch in den übrigen Arbeitsbedingungen: Arbeitszeit, Ruhe-
tage, Entschädigung im Falle von Krankheit, Unfall oder Tod,
Dienstkleiderzulage, Tagegelder bei Fahrten nach auswärts etc. sind
bedeutende Verbesserungen erzielt worden.

Wahlen in den Verwaltungsrat der Pensionskasse der Strassenbahner.
(ITF) Die französische Transportarbeiter-Föderation hat bei den
Wahlen in den Verwaltungsrat der Pensionskasse (Kategorie 2,
Strassenbahnen) einen schönen Erfolg erzielt. Die drei abgetrete-
nen Mitglieder, Lauze, Bardollet und Van Gyzel, alle drei von der
Föderation bestellt, wurden mit grosser Mehrheit wiedergewählt
trotz der Wahlenthaltungspropaganda der Kommunisten und Autonomie-
ten.

Die neuen Kollektivverträge für die deutschen Kleinbahner abge-
schlossen. (ITF) Der Schlichtungsausschuss, der über gewisse Be-
stimmungen des Kollektivvertrages für Kleinbahner, betr. Gehälter
und Nebenbezüge zu entscheiden hatte, fällte am 2. März einen für
beide Parteien verbindlichen Schiedsspruch. Auf Grund dieses
Schiedsspruches erhalten die Kleinbahner, auf die sich der Tarif-
vertrag A (für Personal mit Monatsgehältern, Vertrag B für Per-
sonal mit Stundenlöhnen) bezieht und deren Gehälter 84% der Gehäl-
ter der Reichsbahnangestellten erreichen, ab 1. März nach einer
Staffel berechnete Gehälter, die für die Kategorien 10-12 (Schaff-
ner, Oberschaffner, Rottenaufseher, Heizer, etc.) 84% der Gehälter
der Beamten vorsieht und deren Prozentsatz auf 80% fällt für
höhere Kategorien. Die Nebengebühren werden ab 1. April von 8,13
und 18% je nach der Länge der Strecke auf 5,8 und 12% der Löhne
herabgesetzt. Die Familienzulage wurde ab 1. März von 16,80 auf
13,50 RM pro Kind herabgesetzt.

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE

Neuer Kollektivvertrag in der schwedischen Binnenschifffahrt. (ITF)
Zwischen der Reedervereinigung der Kanalschifffahrt und dem Schwe-
dischen Seeleuteverband ist ein neuer Kollektivvertrag abgeschlos-
sen worden, der für etwa 500 Binnenschiffer der Schifffahrt am
Flusse Göta, der Seen Vanern und Vättern, sowie auf dem Göta-
Kanal gilt. In bezug auf Löhne und Arbeitsbedingungen ist das Per-
sonal im Vertrag in 5 Gruppen eingeteilt worden; die Löhne der
Gruppe 2, 3 und 4 bleiben unverändert, die Löhne des Personals der
Gruppen 1 und 5 mit vorheriger Fahrzeit, erhöhen sich um 5 Kronen
pro Monat, während die Löhne der Anfänger unverändert bleiben. Die
bisher geltenden hauptsächlichsten Bestimmungen werden durch den
neuen Vertrag verlängert. Der Vertrag gilt bis 1. Januar 1933.

Flaggenwechsel in der deutschen Rheinschiffahrt. (ITF) Die Unternehmer in der deutschen Rheinschiffahrt wollen sich die Sache leicht machen. Die Verhandlungen mit dem Personal nach deutschen gesetzlichen Bestimmungen scheinen ihnen zu langwierig und der Ausgang unbestimmt; sie vermieten daher einfach ihre Fahrzeuge an holländische Firmen und wollen dadurch das Personal zwingen, unter den schlechteren, in Holland bestehenden Arbeitsbedingungen zu arbeiten.

Die Firma Hansen, Neuburg und Co. hat ab 1. April ihre Fahrzeuge an eine Amsterdamer Firma übertragen. Dem Personal wurde zu diesem Zwecke eine Erklärung zur Unterschrift vorgelegt, worin diese Tatsache festgestellt wird und das Personal sich "freiwillig" einverstanden erklärt, für die holländische Firma zu den Löhnen und Bedingungen des holländischen Vertrages weiterzuarbeiten. Das Arbeitsverhältnis bei der deutschen Firma gilt mit dem 31. März 1931 als beendet.

Die Vorteile, die die Duisburger Firma durch diesen Flaggenwechsel erzielt, sind erheblich; sie erspart nach eigener Berechnung etwa 32 000 RM jährlich an Löhnen und sozialen Abgaben, das Lohnniveau des Personals wird aber dadurch um 30% gesenkt! Dabei gibt die Firma offen zu, dass diese Massnahme dazu dienen soll, die deutschen Lohn- und Sozialbestimmungen zu umgehen.

Das Personal wird durch diesen Gewaltstreik vor die schwere Wahl zwischen einer völligen Erwerbslosigkeit und dem Verzicht auf die deutschen Arbeitsbedingungen gestellt. Nach der Ansicht des Gesamtverbandes ist kaum daran zu zweifeln, dass das Personal aus Not das Letztere vorzieht.

Abschluss des Rahmenvertrages im Gebiet der Elbe, Oder und märkischen Wasserstrassen. (ITF) Die Unternehmer dieser Wasserstrassen haben Ende des vorigen Jahres den Rahmenvertrag gekündigt und Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen gefordert, worauf die Arbeitnehmer Gegenforderungen gestellt haben. Da die Verhandlungen der beiden Parteien ergebnislos verliefen, wurde der Schlichter angerufen. Auch die Schlichtungsverhandlungen erwiesen sich als schwierig, umso mehr, da der gelbe Verband Deutscher Schiffahrtsangestellter den Forderungen der Unternehmer zugestimmt und mit ihnen einen eigenen Vertrag abgeschlossen hat. Trotzdem gelang es dem Gesamtverband, den Anschlag abzuwehren. Am 30. Januar wurde ein Schiedsspruch gefällt, wonach die alten Bestimmungen grösstenteils behalten wurden, nur in einigen sozialen Bestimmungen (Fortzahlung des Lohnes in Krankheitsfällen, bei Unfall und in der Urlaubsfrage) wurde nach dem Wunsche der Unternehmer entschieden.

Die Unternehmer lehnten den Schiedsspruch ab, die Arbeitnehmer nahmen ihn an und betragten die Verbindlichkeitserklärung. Den Unternehmern ist es jedoch gelungen, die Verbindlichkeitserklärung zu verhindern und es kam am 19. Februar zu Nachverhandlungen. Der neue Schiedsspruch hat den alten im grossen und ganzen bestätigt, worauf er für verbindlich erklärt wurde.

Inzwischen haben die Unternehmer auch die Lohnvereinbarung zum 30. Juni 1931 gekündigt.

Lohnbewegung der französischen Seeleute. (ITF) Mit Rücksicht auf die steigenden Lebenshaltungskosten hat die französische Landesföderation der Seeleute am 5. September 1930 beim Hauptvorstand der französischen Reeder-Vereinigung eine Heueraufbesserung verlangt, worauf ihr unterm 21. Oktober geantwortet wurde, dass es den Reedern wegen der schlechten Lage des Schiffahrtsgewerbes unmöglich sei, eine Heueraufbesserung in Erwägung zu ziehen.

Es fand dann auf Veranlassung der Seeleutegewerkschaft eine Unterredung mit den Reedern im Ministerium für Handelsschiffahrt statt, die aber resultatlos verlief, weil die Reeder auf ihrem ablehnenden Standpunkte verharren. Die Seeleute-Föderation fragte darauf die Reeder, ob sie mit der Einleitung eines Schlichtungsverfahrens, wie im Gesetze vorgesehen, einverstanden seien, was mit einem kategorischen "Nein" beantwortet wurde.

Angesichts dieser Haltung der Reeder beschloss die Föderation, den Lohnstreit, soweit er die subventionierten Gesellschaften betrifft, die allgemeine Streitsachen zwischen ihnen und dem zur See fahrenden Personal durch ein Schiedsgerichtsverfahren

austragen lassen müssen, vor den Ständigen Schlichtungsausschuss zu bringen. Sie schrieb zu diesem Zwecke an den Minister und nachdem man in den Häfen Bordeaux und Marseille den Streitfall hat feststellen lassen, wurde der Ständige Schlichtungsausschuss regelmässig in Anspruch genommen. Am 10. Februar nun -- ehe der Ausschuss zusammentrat -- wandte sich der Hauptvorstand der Reeder-Vereinigung an die Föderation wegen einer Heuerherabsetzung und lud diese zu Verhandlungen ein. Dieses Ansuchen wies die Föderation zurück mit der Bemerkung, sie könne auf ein solches Ansinnen nicht eingehen und im übrigen sei der Ständige Schlichtungsausschuss wegen einer Heuererhöhung angegangen worden. Am 10. und 11. März fanden endlich die ersten Verhandlungen vor dem Schlichtungsausschuss statt. Diese verliefen ergebnislos, weil der Vertreter der Reeder erklärte, die subventionierten Gesellschaften wollten von einem Schiedsgerichtsverfahren nichts wissen. Die Seemanns-Föderation wandte sich nun unter Berufung auf die Verträge, welche die Gesellschaften verpflichten, sich dem Schiedsgerichtsverfahren zu unterwerfen, an die Regierung mit der Bitte, geeignete Massnahmen zu treffen, damit diese Verträge auch eingehalten werden.

Kongress der Indischen Seemannsunion in Bombay. (ITF) Am 11. Januar d. J. hielt die Indische Seemannsunion ihre ordentliche Jahresversammlung in Bombay ab. Der Geschäfts- und Kassenbericht wurde einstimmig gutgeheissen. Während des abgelaufenen Vereinsjahres hat die Union vier Delegationen zur Regierung und zu den Schifffahrtsbehörden entsandt und in 150 Fällen Klagen und Forderungen der indischen Seeleute eingereicht. Die wichtigsten Forderungen waren: Einrichtung einer Stellenvermittlungsbüros für Seeleute unter Aufsicht eines aus Reedern und Seeleuten bestehenden paritätischen Ausschusses; achtstündiger Arbeitstag und Bezahlung der Ueberzeitarbeit; Anstellung von Seeleuten nach Reihenfolge, Schutz gegen Abmusterung vor Ablauf des Kontraktes; Abschaffung der Eintragung von Bemerkungen über das Betragen des Seemanns in die Seemannsbücher, Abschaffung der Heuerbasen, Wiedereinführung der Löhne, die im Jahre 1923 gegolten haben, Standardisierung der Löhne in ganz Indien, Erhöhung der Lebensmittelrationen, usw.

Ferner beschloss der Kongress, baldmöglichst zur Errichtung einer allindischen Seeleuteföderation überzugehen. (Der erste Schritt in dieser Richtung wurde ein paar Wochen später auf einer Versammlung, in der die Verschmelzung der beiden in Bombay befindlichen Seemannsverbände behandelt wurde, unternommen.) Der Statutenentwurf der neuen Organisation wurde einstimmig angenommen.)

Chinesen an Bord von deutschen Fahrzeugen. (ITF) Die Hamburg-Amerika Linie hat etwa 10 ihrer in der Ostasienfahrt beschäftigten Dampfer mit chinesischem Maschinenpersonal besetzt. Diese Chinesen erhalten erheblich niedrigere Heuern als die deutschen Seeleute; sie sind nicht entlassen, wenn einer dieser Dampfer aus der Fahrt gezogen und aufgelegt wurde, sondern von der Reederei untergebracht und gepflegt worden. Nun ist die Hamburg-Amerika-Linie dazu übergegangen, diese Chinesen nunmehr auch auf Dampfern in anderen Fahrten an Stelle von deutschen Seeleuten zu verwenden. Das deutsche Maschinenpersonal wird ganz einfach abgemustert. Nach Angabe der Hamburg-Amerika-Linie soll dies mit Genehmigung des Arbeitsministeriums geschehen. Der deutsche Gesamtverband hat das Arbeitsministerium gebeten, die erforderlichen Massnahmen gegen dieses System zu ergreifen.