



PRESSEBERICHT

TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER 80186

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

Nr. 14

MIT DER BITTE UM VERÖFFENTLICHUNG UNTERSUCHUNG ENGBELT Juli 1931.

EISENBÄHNER.

Die indischen Eisenbahner sind erbittert über die Abbaupolitik, (ITF) Die Klagen über die Günstlingswirtschaft, die sich beim Personalabbau infolge Verkehrsrückgang und Rationalisierung bei den indischen Eisenbahnen breit macht, werden auf allen Bahnen Indiens sehr laut. Die Massen sind von der Notwendigkeit der drastischen Sparmassnahmen nicht überzeugt und betrachten es andererseits fast als eine Beschimpfung, dass der Körper der hohen und höchsten Beamten von allen Opfern verschont bleibt.

Auf der Madras and Southern Mahratta Bahn ist die Empörung so gross, dass der Generalsekretär der All-Indischen Eisenbahner-Föderation, Kollege Giri, sich an Ort und Stelle begab. Seine Verhandlungen mit der Direktion führten zu keinem greifbaren Ergebnis. In einem Communiqué an die Presse verdolmetschte Giri die Erbitterung der Bediensteten und kritisierte die Massnahmen der Verwaltung. Er schlug die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses unter Hinzuziehung von Gewerkschaftsvertretern vor. Für den Fall, dass die Untersuchung die Notwendigkeit einschneidender Sparmassnahmen bestätige, wäre das Personal zu Opfern bereit. Die Willkür und Härten des selbstherrlichen Vorgehens der Direktion seien jedoch unerträglich und wenn die Eisenbahner zur "direkten Aktion" griffen, fielen alle Verantwortung auf die Verwaltung. Die Direktion versuchte in einem langatmigen Communiqué den Abbau ziffernmässig zu rechtfertigen, den Vorwurf der Willkür zu widerlegen, den Beweis zu erbringen, dass die hohen und höheren Beamten auch zu Opfern herangezogen werden und schliesslich, Giri und den Verband an die mit "direkter Aktion" verbundene Verantwortung zu erinnern. Giri zerpfückt die Antwort der Verwaltung in einem weiteren Communiqué, an dessen Schluss er erklärt:

"Das Publikum könnte die Eisenbahner missverstehen und annehmen, dass sie sich jeglichen, das Personal treffenden Abbau-massnahmen widersetzen. Worüber die Gewerkschaft sich bitter beschwert, ist: dass die jetzige, im Namen der Sparsamkeit betriebene, Personalpolitik ungerecht und parteiisch ist, dass die wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens gewahrt werden können durch andere Sparmassnahmen als rücksichtslose Entlassung von Arbeitern und dass die Opfer nicht dem ganzen Personal im Verhältnis zur Opferfähigkeit aufgebürdet werden. Die Berechtigung dieser Beschwerden kann von keinem rechtenden Menschen in Frage gestellt werden. Die Arbeiter sind entschlossen, in diesem Kampf um Gerechtigkeit das Letzte hinzugeben und zwar nicht zum blossen Vergnügen zu "drohen", wie die Direktion sich ausdrückt, oder sich selbst und anderen Leiden zu verursachen, sondern zur Verteidigung ihrer Würde und Verfechtung einer vernünftigen und unabdingbaren Forderung bezüglich ihres nackten Daseins. Die Arbeiter sind nicht im Unklaren über die Ergebnisse von Streiks an anderen Orten und nehmen gerne jeden guten Rat an. Wenn aber die Arbeiter zur direkten Aktion greifen müssen wegen hartnäckiger Weigerung, ihren bescheidenen Forderungen zu entsprechen, so kann ich der Öffentlichkeit und anderen versichern, dass niemandem vermeidbare Leiden zugefügt und dass sicherlich die in erfolglosen Streiks begangenen Fehler nicht wiederholt werden."

Inzwischen melden die Telegraphenagenturen, dass die All-Indische Eisenbahner-Föderation auf einer Tagung am 29. Juni beschloss, die Streikaktion am 1. August einzuleiten!

Beschneidung der Gewerkschaftsfreiheit in Jugoslawien. (ITF) Es geht wohl nicht zu den Alltäglichkeiten, dass eine Gewerkschaft von der Polizei aufgefordert wird, ihre Generalversammlung einzuberufen, um über Änderung der Statuten oder die Auflösung der Organisation zu beschließen. Eine solche Aufforderung erhielt der Eisenbahnverband Jugoslawiens.

Damit hat es folgende Bewandnis: Das Beamtengesetz vom April 1931 bestimmt, dass Staatsbedienstete nur mit besonderer Genehmigung ihres Ressortministers eine Berufsorganisation gründen dürfen. Obwohl man in modernen Ländern eine solche Bestimmung als eine unerhörte Beeinträchtigung der Koalitionsfreiheit betrachten würde, so ist sie noch begreiflich. Aber alles Begreifen hört auf, wenn das Gesetz bestimmt, dass für jede Berufsgruppe und für das ganze Land nur eine Organisation genehmigt wird, dass die Organisation der Aufsicht des Ministers untersteht und ihm jährlich einen Tätigkeitsbericht erstatten muss, dass gemeinsame Aktionen der Organisationen verschiedener Ressorts von den Ministern genehmigt werden müssen, dass der zuständige Minister im Benehmen mit dem Innenminister die Leitung einer Organisation ihres Amtes entheben, durch einen Kommissar ersetzen und in "schweren Fällen" die Organisation auflösen kann.

Die Eisenbahner Jugoslawiens haben mehrere Gewerkschaften, darunter einen "nationalen" Verband, dessen Ehrenvorsitz der Generaldirektor der Eisenbahnen innehat und dessen Leitung aus höheren Beamten besteht. Das Recht, sich eine Organisation ihres Geschmacks zu gründen, soll den hoch und niedrig gestellten Eisenbahnern einer bestimmten nationalen Gesinnungsrichtung unsererseits nicht eine Minute lang strittig gemacht werden, obschon wir über die gewerkschaftlichen Methoden dieser nationalen Organisation in Jugoslawien etwas zu sagen hätten. Die Aufforderung der Polizei an unseren Eisenbahnverband in Jugoslawien aber lässt deutlich erkennen, dass sich hinsichtlich der ministeriellen Genehmigung seiner Existenz etwas vorbereitet. Wird unser Verband als die einzige im Eisenbahnressort zulässige Organisation genehmigt werden? Es ist kaum zu erwarten, dass die Regierung die nationale Organisation verbietet. Hingegen erinnern wir uns des feierlichen Versprechens der jugoslawischen Regierung, die freie Entwicklung unserer Organisationen in Jugoslawien nicht zu hemmen. Es wird sich in Kürze zeigen, wie ernst die Regierung dieses Versprechen nimmt.

Der Teil XIII des Versailler Vertrages ist auch ein der Welt feierlich gegebenes Versprechen, durch dessen Schändung gewisse Regierungen bei der internationalen Arbeiterwelt jeden Kredit verloren und alle Feindseligkeit heraufbeschworen haben. Es wird sich ja bald herausstellen, ob die jugoslawische Regierung sich in diese Gesellschaft begeben will.

Einführung der automatischen Kupplung in Argentinien hinausgeschoben. (Der argentinische Minister für Öffentliche Arbeiten hat beschlossen, das Gesetz, wodurch die Eisenbahngesellschaften zur Einführung der automatischen Kupplung auf ihren Linien gezwungen werden, erst ab 1933 Rechtskraft zu verleihen. In dem Gesetze war ursprünglich für die Durchführung eine sechsjährige Frist vorgesehen; als 1924 ein Kupplungssystem gut geheißen wurde, wurde bestimmt, dass die sechs Jahre erst vom Zeitpunkt der Genehmigung an gerechnet werden sollen. Über die letzten Einzelheiten der Konstruktion konnte man sich aber erst am 13. Juli 1927 einigen und die Eisenbahnen haben diesen Umstand benutzt, um für eine Hinausschiebung der ihnen zugestandenen Frist zu agitieren. Damit hatten sie Erfolg, denn die äusserste Frist wurde jetzt auf 13. Juli 1933 festgesetzt.

Die Reichsbahn muss Arbeit beschaffen. (ITF) Die deutsche Regierung hat eine Reihe drastischer Massnahmen -- darunter auch eine neue Kürzung der Gehälter -- für die nächsten Monate vorgesehen, um den Staatshaushalt einigermaßen im Gleichgewicht zu halten. In der diesbezüglichen Notverordnung ist vorgeschrieben, dass die Reichsbahn 200 Millionen Reichsmark aufwenden soll, um den Arbeitsmarkt zu entlasten. Das würde etwa 120 000 Mann Beschäftigung bei

der Eisenbahn und den die Eisenbahn beliefernden Industrien bringen.

Der Betrag soll zusammengebracht werden durch eine Subvention von 60 Millionen aus dem staatlichen Krisenfonds, ein langfristiges Darlehen von 100 Millionen vom Stahlwerksverband in Düsseldorf, während die restlichen 40 Millionen aus eigenen Mitteln der Reichsbahn -- Ersparnisse aus Gehaltskürzungen-- geschöpft werden sollen. Der Stahlwerksverband verhält sich vorläufig zurückhaltend, da erwartet wird, dass das vom Präsidenten der Vereinigten Staaten vorgeschlagene Moratorium der Reichsbahn namhafte Mittel zur Verfügung stellen wird. Immerhin werden in den kommenden fünf Monaten 50000 Arbeiter mehr bei der Reichsbahn beschäftigt.

Drohender Eisenbahnerstreik in Polen.

(ITF) Die polnischen Eisenbahner haben Streikabsichten.

Die polnische Regierung will die Bezüge der Staatsbediensteten ab 1. Juli um 20-25% herabsetzen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Löhne und Gehälter bereits um 15% gekürzt worden sind ab 1. Mai d. J. Am 23. Juni, morgens 11 Uhr, verliessen die Arbeiter die Werkstätten und zogen in Scharen zu Protestversammlungen. Die Gewerkschaft der Telegraphen- und Telephonbediensteten verhandelt mit dem Eisenbahnerverband zwecks Einleitung eines gemeinsamen Streiks.

Vorgeschlagene Lohnerhöhung in Schweden. (ITF) Seit 1928 ist in Schweden eine Kommission mit der Revision der Lohnstarife in den Zivikverwaltungen beschäftigt. Sie legt nummehr den dritten Teil ihres Berichtes vor und schlägt vor, die Lohnausgaben für 10000 ausserplanmässige und nichtständige Bedienstete um 2,25 Millionen Kronen(2,5 Mill. RM.) zu erhöhen. Unter den 10000 Bedachten sind einige tausend Eisenbahner.

SONSTIGE TRANSPORTARBLITER ZU LAND

Abwehrkampf der Luganeser Chauffeure. (ITF) Die Sektion Lugano des uns angeschlossenen Verbandes der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz(V.H.T.L.) hat infolge eines scharfen Konkurrenzkampfes unter den Auto-Unternehmungen eine Abwehrbewegung zu führen. Es sind hauptsächlich Reisegesellschaften und Garagen im Tessin, die durch Preisunterbietungen -- in Lugano gilt ein gemein-derätlich festgesetzter Preistarif -- einen grausamen Konkurrenz-kampf eröffnet haben. Die Luganeser Unternehmer behaupten nun, die Gewerkschaft müsse Ordnung in das Chaos bringen und wenn der Preistarif nicht mehr eingehalten ^{werde}, würde auch der mit der Gewerkschaft abgeschlossene Tarifvertrag ungültig. Die Chauffeurgruppe Lugano mit ihren 150 Mitgliedern ist natürlich nicht gewillt, ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen irgendwie verschlechtern zu lassen und lehnt gegenüber Regierung und Gemeinde alle Verantwortung für die Preisunterbietungen ab.

Kampf der Chauffeure in Interlaken um einen Tarifvertrag--Schweiz.

(ITF) Das Blatt des V.H.T.L. teilt mit, dass sich die Chauffeure der Sektion Interlaken um vertragliche Regelung der Arbeitsbedingungen bemühen. Als Antwort darauf hat die "Auto A.G. und Garage" Interlaken sämtlichen Chauffeuren gekündigt. Wie verlautet, nimmt die Bewegung einen guten Verlauf.

Entwurf zu einem Kraftfahrliiniengesetz in Österreich. (ITF) Hauptsächlich zu dem Zwecke, die mörderische und selbstmörderische Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Auto, sowie der Autobusunternehmungen untereinander unmöglich zu machen, hat die österreichische Regierung der Handels- und der Arbeiterkammer den Entwurf eines Kraftfahrli-niengesetzes zur Begutachtung übermittelt, was bedeutet, dass dar-nach dieser Gesetzentwurf dem Nationalrat vorgelegt wird. Durch das Gesetz soll bei den Kraftfahrli-nien Ordnung geschaffen werden, die sich mit dem Transport von Personen befassen. Der Güterverkehr soll in einem andern Gesetze geregelt werden. U. a. sieht der Ent-wurf vor, dass Gemeinden bei der Vorgöbung von Kraftfahrli-nien Privatpersonen gleichgestellt werden sollen, während der Post, den Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen ein gewisses Vorrecht

eingeräumt wird. Im Einvernehmen mit dem uns angeschlossenen Freien Gewerkschaftsverband hat die Arbeiterkammer ein Gutachten abgegeben, worin sie Gleichstellung der Stadtgemeinden mit den Post-, Eisenbahn- und Schifffahrtsbetrieben fordert. Ferner soll die Post an die Bestimmungen des neuen Gesetzes gebunden werden und nicht das Recht haben, sich beim Betrieb der Linien einfach auf ein längst überholtes Postgesetz aus dem Jahre 1837 zu berufen.

In dem Gesetzentwurf sind auch Bestimmungen enthalten, wonach die schon bestehenden Schutzgesetze für die Arbeiter auf die Bediensteten in den Kraftfahrbetrieben Anwendung finden.

Neue Lohnvereinbarung für die Strassenbahnbediensteten von Stockholm (ITF) Bei der Stockholmer Strassenbahn ist Anfang dieses Jahres ein neuer Tarifvertrag, dessen Entwurf vom Streckenpersonal durch eine Abstimmung gutgeheissen wurde, in Kraft getreten. Dieser neue Vertrag, der auf 2 Jahre gilt, enthält ausser Lohnerhöhungen verschiedene andere Verbesserungen der Arbeitsbedingungen, hauptsächlich in bezug auf das Krankengeld und den jährlichen Urlaub. Eine wichtige Änderung einer grundsätzlichen Frage ist noch zu erwähnen: Im alten Verträge war jeder Streik, gleichgültig unter welchen Umständen, untersagt, während der neue Vertrag einen Solidaritätsstreik für zulässig erklärt. Die Löhne des Fahrpersonals, die früher bis zu 280 Kronen monatlich (im ersten Dienstjahr) und 345 (nach 10 Jahren) betragen, sind jetzt heraufgesetzt worden auf 290 Kronen (Höchstsatz nach einem Jahre) bis 350 (Höchstsatz nach 9 Jahren). Den andern Personalgruppen wurden ähnliche Lohnsteigerungen bewilligt.

Verbindlichkeitserklärung des Schiedsspruches für die Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft. (ITF) An dieser Stelle haben wir bereits mitgeteilt, dass für das Personal der Berliner Verkehrs-A.G. ein Schiedsspruch gefällt wurde, wonach denjenigen Bediensteten, deren Arbeitszeit nicht von 48 auf 44 Stunden wöchentlich herabgesetzt wurde, der Tariflohn um 6% gekürzt werden sollte. Der Spruch ist nun gegen den Willen des Personals -- er wurde von den Funktionären in geheimer Abstimmung abgelehnt -- und dem Antrage der Gesellschaft gemäss für verbindlich erklärt worden. Die Verbandsvertreter betonten in den stattgefundenen Verhandlungen die Notwendigkeit, alle Arbeiter in den öffentlichen Betrieben gleich zu behandeln und demzufolge die Arbeitszeit für das ganze Personal auf 44 Stunden wöchentlich herabzusetzen.

Verschlimmerung der Lage in den holländischen Hafenbetrieben.

(ITF) Der Hafendarbeiter-Verband von Rotterdam hat den mit der uns angeschlossenen holländischen Transportarbeiter-Gewerkschaft und mit den beiden andern in Frage kommenden Organisationen abgeschlossenen Kollektivvertrag zum 31. Juli gekündigt. In den letzten Monaten galt der Vertrag nur bei einer monatlichen Kündigungsfrist, statt einer dreimonatlichen, wie früher. Die Unternehmer beabsichtigen zweifelsohne eine drastische Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, sobald sich ein günstiger Augenblick dazu bietet. Da die Arbeiter entschlossen sind, in einen offenen Kampf zu treten, dürfte es wahrscheinlich zu einem Konflikte kommen.

Gesetzentwurf für Hafendarbeiter in Uruguay. (ITF) Laut der Wochenzeitschrift Industrial and Labour Information des Internationalen Arbeitsamtes ist dem Senat und der Abgeordnetenkammer von Uruguay ein Gesetzentwurf zur Regelung der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Hafendarbeiter von Montevideo vorgelegt worden. Der Entwurf enthält die Bestimmung, dass die Verteilung der Arbeit des Be- und Entladens von Schiffen unter die von den Schifffahrtsunternehmen beschäftigten Hafendarbeiter, desgleichen die Lohnauszahlung, durch amtliche Stauerei-Büros erfolgen solle. Die Arbeit ist streng nach der Reihenfolge der Anmeldung zu verteilen und die Arbeiter jedes Unternehmens sollen in die zu diesem Zwecke zu führende Liste Einsicht nehmen können. Die Mindestlöhne für die an Bord der Schiffe beschäftigten Arbeiter sind auf Grund des von dem Transatlantischen Schifffahrtsbüro am 1. Januar 1931 eingeführten Tarifes

festzusetzen, diejenigen der Arbeiter an Land gemäss dem Tarife, der durch die Verordnung vom 4. Februar 1927 in Ausführung des Gesetzes vom 18. November 1926 eingeführt wurde. Weigert sich ein Unternehmen, das vorgeschriebene Register über die Arbeitssuchenden zu führen, so geschieht dies durch die allgemeine Arbeitsnachweisstelle auf Kosten der Unfallversicherung. Die Monatslöhne der beim Be- und Entladen von Schiffen beschäftigten Arbeiter wurden auf 70 Pesos -- bei Sonderzuschlägen für Über- und Nachtarbeit -- festgesetzt.

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE

Beendigung des Seeleutestreiks in Polen. (ITF) Infolge schwerer Angriffe der Reeder auf die Arbeitsbedingungen der Seeleute-- die Löhne wurden um 15% herabgesetzt, die Arbeitszeit verlängert, Verköstigungs- und Zuschlagsgelder gekürzt -- hat der Polnische Transportarbeiterverband nach ergebnislosen Verhandlungen mit den Reedern am 23. Juni einen Streik der Seeleute proklamiert.

Der Kampf unserer polnischen Kollegen wurde unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen geführt. Die Reeder haben mit Hilfe von Regierungsbehörden alles versucht, den Widerstand der Seeleute zu brechen, wobei ihnen die faschistische "Gewerkschaft" aktive Hilfe leistete. Diese Gewerkschaft hat sich, um die Seeleute irrezuführen, scheinbar an die Seite der Streikenden gestellt, um die erste beste Gelegenheit zu benutzen, ihnen in den Rücken zu fallen: sie versandte an die Seeleute Aufrufe, worin sie diese aufforderte, den Kampf zu beenden. Die Reeder haben Agenten ausgesandt, um Streikbrecher zu werben und haben sogar die Staatspolizei gegen die Streikenden aufbieten lassen.

Nichtsdestoweniger ist der Kampf lückenlos und in voller Ruhe durchgeführt worden und alle Beschwichtigungsversuche der Reeder schlugen fehl. Darauf waren die Reeder genötigt, mit den Seeleuten in Verhandlungen zu treten; diese führten am 25. Juni auf Grund einer provisorischen Vereinbarung zur Beendigung des Streikes.

Das Provisorium besteht aus 10 Punkten und sieht eine Lohnkürzung von 3%, den Achtstundentag, den endgültigen Abschluss eines Kollektivvertrages am 15. August, etc. vor; die Streikenden werden nicht gemassregelt. Da das Provisorium eine nur geringfügige Verschlechterung der Arbeitsbedingungen bedeutet, die in keinem Verhältnis zu den von den Reedern bereits durchgeführten Verschlechterungen steht, kann der Ausgang des Streikes als erfolgreich betrachtet werden.

Seemannskonflikt in Norwegen. (ITF) Die Konfliktslage in der norwegischen Auslandsschiffahrt hat sich noch nicht geändert. Die Seeleute lassen sich zu den alten Bedingungen amustern. Versuche, sie zu niedrigeren Heuern anzumustern, sind gescheitert.

In der Inlandsfahrt fanden Verhandlungen statt, doch ohne Resultat. Bei der letzten Zusammenkunft der Reeder und Seeleute einigte man sich dahin, dass keiner der Teile zu einer Aktion übergehen werde, ohne den andern 7 Tage davor entsprechend zu verständigen.

Kündigung des Lohnabkommens in Finnland. (ITF) In der letzten Nummer des Presseberichtes teilten wir mit, dass es wahrscheinlich zu einer Kündigung des Tarifabkommens durch die finnischen Reeder kommen werde. Ein Teil der Reeder auf Åland sind dazu bereits übergegangen und fordern die Rückkehr zum alten Vertrag, was eine Heuerherabsetzung von 13 bis 18% bedeuten würde. Die übrigen Reeder dürften mit der selben Forderung kommen.

Die finnischen Reeder klagen über Geschäftsrückgang, dass sie der Konkurrenz nicht mehr standhalten könnten, usw., weshalb die Heuern gekürzt werden müssten. In der Tat sind aber die Ausgaben der Reeder an Seemannsheuern ziemlich niedrig. Folgendes Beispiel zeigt, was ein finnisches und was ein skandinavisches Fahrzeug von 2 - 3000 Tonnen Tragfähigkeit (ein solches Fahrzeug ist gewöhnlich bemannt mit einem Kapitän, 2 Steuerleuten, 3 Maschinisten, 6-7 Ma-

trosen, 5-6 Heizern und 3-4 Mann der Küchen- und Bedienungsmannschaft) an Heuern im Jahr auszusahlen hat:

	<u>Schiffe aus Finnland</u>	<u>Schiffe aus skandinav. Ländern.</u>
Kapitän	72 000	93 600
Steuerleute	55 800	91 200
Machinisten	90 000	144 000
Küchen- und Bedienungspersonal	21 600	69 600
Matrosen	66 000	86 400
Heizer	76 800	115 200
insgesamt RM.	<u>382 200</u>	<u>600 000</u>

(eine finnische Mark = RM. 0,105)

Den finnischen Reedern wird die schärfste Konkurrenz wohl von seiten der skandinavischen Länder gemacht, wie man aber hier sieht, haben die finnischen Reeder soweit die Lohnausgaben in Frage kommen, jenen gegenüber einen grossen Vorsprung, denn sie sind um ein gutes Drittel niedriger.

Die deutschen Reeder kündigen die Tarifverträge. (ITF) Der Verband Deutscher Reeder hat die Tarifverträge für die Seeschifffahrt auf den 30. September 1931 gekündigt. Die Reeder haben ihre Forderungen noch nicht bekanntgegeben.

Die deutschen Hochseefischereien kündigen den Chartervertrag. (ITF) Der für die deutsche Hochseefischerei geltende Chartervertrag ist von den Reedern gekündigt worden. Sie fordern eine Senkung der Pauschalen von 53 auf 30 RM, von 63 auf 40 RM und von 68 auf 45 RM, d. i. eine Kürzung schwankend zwischen 34 und 43 1/2% = durchschnittlich 38%. Die besondere Entschädigung, die jetzt ab dem 15. Tag gezahlt wird, soll in Zukunft erst vom 21. Tag ab gezahlt werden. Ferner wird eine Herabsetzung des hierfür zu zahlenden Betrages von 2,50 RM auf 1,75 RM gefordert, d. s. ca. 30%. Auch die festen Heuern sollen gekürzt werden.

Am 18. Juni fanden Verhandlungen statt, sie wurden aber ergebnislos aufgehoben. Die Charterdampfer werden erst wieder im Oktober in Fahrt gesetzt.

Die Lage in Holland. (ITF) Wie bereits früher mitgeteilt, haben die holländischen Reeder den Kollektivvertrag für die Seeleute gekündigt und fordern eine Heuerherabsetzung von 15%. Der alte Vertrag war am 30. Juni abgelaufen. Der holländische Transportarbeiterverband beschloss, sich auf die selbe Taktik, wie in Norwegen angewandt, zu verlegen, nämlich dass die Seeleute sich weigern, sich zu niedrigeren Heuern als den alten Sätzen anmustern zu lassen. Diese Taktik wurde seit 1. Juni verfolgt und den Reedern ist es bisher noch nicht gelungen, die Heuern zu senken.

Marcia, der unterdrückende Befreier.

Es ist bekannt, dass Katalonien, dessen Hauptstadt Barcelona ist, eine weitgehende Autonomie anstrebt, wogegen wir gewiss nichts vorzubringen haben. Der Forderung des katalonischen Volkes auf Selbstverwaltung steht man weit über die Grenzen des eigenen Landes hinaus, und nicht am mindesten in den Kreisen der modernen sozialistischen Arbeiterbewegung, günstig gegenüber. Ob es dabei bleiben wird ?

Anfang Mai, fast unmittelbar nach der Umwälzung, welche Spanien von der Diktatur und gleichzeitig von seiner korrupten Monarchie befreite, beschloss die rund 3500 Mitglieder zählende Hafenarbeiter-Föderation, dem Spanischen Gewerkschaftsbund beizutreten. Dieser Beschluss war im Hinblick auf die Machtentwicklung des spanischen Proletariats von grosser Bedeutung. Barcelona war und ist noch stets die Burg der gegenüber der modernen Gewerkschaftsbewegung feindlich eingestellten anarcho-syndikalistischen Bewegung.

Man musste daher den Beschluss der Hafendarbeiter, eine der wichtigsten Arbeitergruppen Barcelonas, sich dem Gewerkschaftsbund anzuschliessen, mit Freuden begrüssen. Er gab der Hoffnung auf grössere Einheit und der daraus entspringenden grösseren Machtentwicklung des spanischen Proletariats neue Nahrung.

Nach bei der I.T.F. inzwischen eingegangenen Nachrichten sind die meisten Hafendarbeiter, die der jetzt offiziell dem Gewerkschaftsbund beigetretenen Organisation... angehören, durch diesen Beschluss in grosse Schwierigkeiten geraten.

Die einstweilige Regierung von Oberst Marcia hat nämlich einen Erlass herausgegeben, in dem bestimmt wird, dass nur diejenigen Hafendarbeiter in Barcelona Arbeit bekommen sollen, die im Besitze eines Mitgliedsausweises der syndikalistischen Föderation sind, einer Organisation, die bisher bedeutend weniger Einfluss unter den Hafendarbeitern hatte als diejenige, welche beschlossen hat, dem modernen Gewerkschaftsbund beizutreten.

Mit diesem Erlass wird Marcia, der Kämpfer für die Freiheit Kataloniens, eigentlich auf eine Linie mit Mussolini, Horthy, Tsjang Kai Chek und anderen Diktatoren gestellt, die unsere Gewerkschaftsbewegung bekämpfen und aus dem einen oder andern Beweggrunde nur eine von ihnen gegründete oder unterstützte Gewerkschaftsbewegung anerkennen. Er setzt bei seinem Spiel viel ein und ist gerade daran, die Sympathie zu verspielen, die er mit seinen Bestrebungen bisher in Arbeiterkreisen fand. Möge inzwischen der Gewerkschaftsbund und die mit ihm zusammenarbeitende sozialdemokratische Arbeiterpartei Spaniens weiter dazu beitragen, dass die Selbstverwaltung des katalanischen Volkes verwirklicht wird und dasselbe nicht für die Fehler Marcias verantwortlich machen, der, wenn er sich weiterhin gegen unsere Bewegung wenden sollte, die I.T.F. gegenüber sich finden wird!

LETZTE NACHRICHTEN

Lohnbewegung in der Elbeschiffahrt. (ITF) Mit der Begründung, die Löhne in der Elbeschiffahrt seien viel höher als bei den westdeutschen Wasserstrassen, haben die Unternehmer den i.J. 1929 abgeschlossenen Lohnvertrag gekündigt und eine Lohnherabsetzung von nicht weniger als 36% verlangt. Da die Verhandlungen mit dem Personal scheiterten, wurde am 20. Juni ein Schlichtungsverfahren eingeleitet, das mit einem Schiedsspruch endete, wonach die Wochenlöhne um etwa 10% herabgesetzt werden sollen. Obwohl der Lohnabbau über das übliche Mass hinausgeht, haben die Schiffsbesatzungen den Schiedsspruch angenommen und seine Verbindlichkeitserklärung beantragt. Die Arbeitgeber haben jedoch diesen Schiedsspruch mit Entschiedenheit abgelehnt, wodurch sich die Lage sehr verschärft hat. In einer Versammlung des Personals wurde beschlossen, die unerhörten Forderungen der Unternehmer nötigenfalls mit einem Streik zu beantworten.

Ein Konflikt in der holländischen Rheinschiffahrt. (ITF) Auch die holländischen Rheinreeder versuchen die Arbeitsbedingungen des Personals zu verschlechtern. Ein Unternehmen in Rotterdam hat seinem Personal diktatorisch mitgeteilt, dass ab 1. Juni die Schiffer ein freien Tag je 2 Monate weniger bekommen und dass die Bemanning auf Schleppdampfern um einen Heizer vermindert werden soll. Ein Ansuchen des Verbandes, darüber in Verhandlungen zu treten, wurde abgelehnt, obwohl die Firma seinerzeit eine Zusage machte, die Arbeitsbedingungen nur im Einvernehmen mit dem Verbands zu regeln. Der Verband hat darauf dem Personal empfohlen, sich dem Diktat zu widersetzen, worauf das Personal in Streik trat. Da das Unternehmen unter Ausnutzung der Krise versucht, kleine Schiffseigentümer einzustellen, und weil auch die anderen Unternehmer dieses Beispiel nachahmen wollen, erwartet man eine Ausbreitung des Konflikts.