



# PRESSEBERICHT

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

No. 15

DIESER PRESSEBERICHT ERSCHEINT ZWEIWÖCHENTLICH IN DEUTSCHER, ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER, NEDERLÄNDISCHER, DÄNISCHER, JAPANESEISCHER, ARABISCHER, HEBRÄISCHER, SOWIE IN ESPERANTO Amsterdam, den 20. Juli 1931

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

## Die Sitzung des Generalrats am 13. und 14. Juli 1931.

Am 13. und 14. Juli hielt der Generalrat der I.T.F. in Amsterdam eine Sitzung ab. An der Sitzung nahmen alle Mitglieder teil mit Ausnahme des Kollegen Gomez, der infolge der politischen Lage in Spanien nicht abkommen konnte und des Kollegen Daud von Britisch-Indien. Vom geschäftsführenden Ausschuss nahmen die Kollegen Brautigam und Landskroon an der Sitzung teil.

Bei Eröffnung der Sitzung hiess der Vorsitzende die auf dem Londoner Kongress neugewählten Mitglieder, insonderheit den Kollegen Mogi, der Vertreter Japans, willkommen.

Der Geschäftsbericht des Sekretariats über die seit dem Londoner Kongresse verflossene Periode wurde nach eingehender Prüfung einstimmig gutgeheissen. Im Laufe der Beratungen erstattete der Sekretär Bericht über seine Reise nach Spanien; die Gewerkschaften dieses Landes machten auf ihn einen ausgezeichneten Eindruck.

Der Generalrat besprach eingehend die Schwierigkeiten, unter welchen die Arbeiter in den verschiedenen Ländern infolge der wachsenden politischen und ökonomischen Reaktion zu leiden haben.

Es wurde einstimmig beschlossen, die der I.T.F. angeschlossenen Organisationen in solchen Ländern mit allen der I.T.F. zur Verfügung stehenden Mitteln zu unterstützen.

Das Sekretariat wurde ermächtigt und beauftragt diesen Organisationen rückhaltlos in ähnlicher Weise moralische und finanzielle Unterstützung zu gewähren, wie dies für die italienischen Kollegen geschehen ist.

Ferner beschäftigte sich der Generalrat mit der Frage der Beziehungen zu der Internationale des Personals in öffentlichen Diensten und Betrieben. Er sprach sich zugunsten einer Unterredung mit Vertretern dieser Internationale aus, um die Wege einer engen Zusammenarbeit zwischen den beiden Internationalen in allen, das Personal der gemeindlichen Transportanstalten berührenden Fragen, ausfindig zu machen. Bei dieser Fühlungnahme wird die I.T.F.

durch einen ihrer Sekretäre und die Kollegen Döring und Jochade vertreten sind.

Bei der Behandlung des Punktes 2 der Tagesordnung (Delegation nach dem Fernen Osten), nahm der Generalrat mit Bedauern Kenntnis von der Mitteilung, dass der Kollege Cramp an der Reise nicht teilnehmen kann, da die Lage es nicht zulässt, dass er sich für so lange Zeit ausserhalb des Landes begibt. Nach eingehender Erörterung wurde einstimmig beschlossen, dass der Generalsekretär, Edo Fimmen, die Propagandareise nach dem Fernen Osten allein unternahme. Betreffend die Teilnahme der ausser-europäischen Vertreter an der Sitzung des Generalrats wurde beschlossen die endgültige Regelung aufzuschieben bis nach der Rückkehr des Generalsekretärs aus dem Fernen Osten, der auf der Reise die mögliche Lösung ausfindig machen soll.

Der Punkt 3 der Tagesordnung (Ernennung eines Sekretärs für die Kraftfahrersektion) führte zu dem grundsätzlichen Beschluss die Ernennung vorzunehmen; das Komitee erhielt Auftrag diesen Beschluss auszuführen, falls die Finanzlage Ende des Jahres 1931 dies zulasse.

Der Generalrat befasste sich ferner mit der Einberufung

des nächsten Kongresses im Jahre 1932 in Prag. Nach einem Gedankenaustausch einigte man sich auf die Woche, beginnend am 8. August 1932.

Schliesslich lag ein Antrag vor, die I.T.F. solle an dem I.G.B. herantreten mit dem Vorschlag, die Frage der Streichung der Kriegsschulden und der wirtschaftlichen Folgen einer solchen Massnahme zu untersuchen. Zweck dieser Untersuchung soll sein die Arbeitermassen über diese wichtige Frage aufzuklären und die unglaubliche Unwissenheit, die noch diesbezüglich besteht, zu beheben. Im Laufe der Beratungen schlug Bevin vor, die Untersuchung nicht auf das Kriegsschuldenproblem zu beschränken, sondern auf die gesamte Wirtschaftslage auszudehnen; untersucht werden soll auch auf welche Weise und mit welchen Massnahmen das wirtschaftliche Gleichgewicht der Welt wiederhergestellt werden könne. Dieser Vorschlag fand einstimmige Annahme.

#### Sitzung der Hafenarbeiter-Sektion.

Am 16. und 17. Juli tagte in Amsterdam die Hafenarbeiter-Sektion der I.T.F. unter Leitung des Genossen Bevin, dem Generalsekretär des englischen Verkehrsbundes. Auf der Tagung waren vertreten die Hafenarbeiterorganisationen aus Grossbritannien, Deutschland, Holland, Belgien, Irland, Norwegen, Schweden, Dänemark und Polen.

Auf der Konferenz wurde Bericht erstattet über den Fortschritt der Bestrebungen zur Ratifikation des internationalen Uebereinkommens zum Schutze der Hafenarbeiter. Dabei stellte sich heraus, dass in gewissen Ländern die Abfassung einiger Bestimmungen des Uebereinkommens dessen Ratifikation und die Erlassung dementsprechender Gesetze erschweren. Dies trifft insonderheit zu für Grossbritannien. Die Regierung Grossbritanniens ist bereit zu ratifizieren, hat aber dem Verkehrsbunde einige redaktionellen Änderungen vorgeschlagen; diese Neufassung beabsichtigt nicht die Tragweite des Uebereinkommens zu beeinträchtigen, sondern die Bestimmungen klarer auszudrücken. Falls das Internationale Arbeitsamt diesen Abänderungen zustimmt, kann Grossbritannien innerhalb kurzer Zeit ratifizieren. Unter Vorbehalt, die etwaigen Einzelheiten noch erörtern zu können, stimmte die Konferenz der englischerseits vorgeschlagenen Neufassung einiger Bestimmungen des Uebereinkommens zu.

Die Konferenz besprach ferner die Arbeitsbedingungen in verschiedenen Ländern, namentlich in denjenigen, wo die Arbeitgeber mit Lohnherabsetzungen und andern Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen drohen. Es wurde beschlossen sich gegenseitig über die Ereignisse so gut und so schnell/möglich zu unterrichten und sich gegenseitige Hilfe zu gewähren, um den möglichen Angriffen auf den Lebensstandard erfolgreich zu widerstehen. /wie

Es wurden eingehend Massnahmen zur Verkürzung der Arbeitszeit in den europäischen Häfen besprochen.

Der Beirat sprach sich für den vom I.G.B. in Madrid gefassten Beschluss zur Durchführung einer Aktion für die 40stündige Arbeitswoche aller Arbeiter aus und beschloss, diese Aktion energisch zu unterstützen. Daneben wurde aber die Notwendigkeit anerkannt, vor allem und insbesondere gemeinsam für eine Verkürzung der täglichen Arbeitszeit der Hafenarbeiter auf 7 Stunden zu arbeiten.

Ein aus Vertretern der Hafenarbeiterverbände Grossbritanniens, Deutschlands, der Niederlande, Belgiens und Dänemarks (für die drei skandinavischen Länder) und dem Sekretär der Hafenarbeiter-Sektion Edo Fimmen bestehender Unterausschuss wurde beauftragt, dazu die notwendigen vorbereitenden Massnahmen zu treffen.

Eine Untersuchung über die Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Häfen, die bereits eingeleitet wurde, soll dabei als Grundlage dienen.

EISENBAHNER.

Erhöhung der Gehälter und Löhne in Belgien. (ITF) Nach einer Reihe politischer Kühnhändel im Parlamente, hat die belgische Regierung unter dem Druck der sozialdemokratischen Opposition die kürzlich vorgenommene Herabsetzung des Teuerungszuschusses von 16 auf 10% rückgängig machen müssen. Die belgischen Staatsbediensteten erhalten ab 1. Januar 1932 einen Zuschuss von 5% der festen Löhne und Gehälter für je 35 Punkte der Indexziffer über 700 hinaus. Augenblicklich steht die Indexziffer auf 811. (Die Währung wurde auf 1/7 des Vorkriegskurses stabilisiert.) Da die Massnahme erst ab 1. Januar 1932 wirksam ist, bleibt die Kürzung für drei Quartale dieses Jahres bestehen. Der Beschluss des Parlamentes findet auf die Eisenbahner Anwendung.

Lohnsenkung von 1½ Prozent bei den schwedischen Privatbahnen. (ITF) Zu Beginn des Jahres vereinbarten der schwedische Eisenbahnerverband und der Lokomotivführerverband mit dem Arbeitgeberverband der schwedischen Privatbahnen, dass für das erste Halbjahr 1931 derselbe Teuerungszuschuss als im letzten Vierteljahre 1930, nämlich 31 Prozent zu den Löhnen und Gehältern der Bediensteten der grossen Privatbahnen, zu zahlen sei, ungeachtet etwaiger Abwärtsbewegung der Indexziffer unter 161. Da die Indexziffer im 2. Vierteljahr 1931 auf 158 gesunken ist, musste über die Höhe des Teuerungszuschusses für das 2. Halbjahr 1931 verhandelt werden.

Die Verhandlungen fanden am 6. Juni statt und verliefen ergebnislos. Die Streitfrage wurde dem Schiedsgericht überwiesen. Dieses fällte nach fast fünf Tagen Verhandlungen einen Schiedsspruch, durch welchen die Zuschlagssätze um 2 Punkte gesenkt werden, d. i. von 31 auf 29 Prozent bei zwölf, und von 29 auf 27 Prozent bei einer grossen Privatbahn.

Die Bezüge der Privatbahner erleiden dadurch eine Senkung von 1½ Prozent.

Die Streikdrohung der indischen Eisenbahner. (ITF) Die All-Indische Eisenbahner-Föderation hat einen Beschluss, den Kampf der Bediensteten der Madras and Southern Mahratta-Bahn gegen den willkürvollen Personalabbau mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu unterstützen, bekanntgegeben. Die Eisenbahner von Madras und Süd-Mahratta haben zum 1. August den Generalstreik angekündigt, falls ihren Forderungen in der Zwischenzeit nicht entsprochen würde. Erfahrungsgemäss greifen Streiks auf indischen Bahnen rasch um sich.

Das Eisenbahn-Ministerium teilte am 1. Juli der Öffentlichkeit mit, dass in Kürze eine Delegation der All-Indischen Föderation zu Verhandlungen über den Abbau eingeladen und getrachtet werden wird, den Streik zu vermeiden.

Die spanischen Eisenbahner machen Fortschritte. (ITF) Der Sturz der Diktatur und die Errichtung der Republik brachten dem spanischen Eisenbahnerverbände grössere Entwicklungs- und Bewegungsfreiheit, die er nun ausnützt, um die Früchte jahrelanger vorsichtiger Arbeit zu pflücken. Der Kongress in Salamanca stellte acht Forderungen auf, die der Vorstand der Regierung unterbreiten sollte. Nicht weniger als fünf dieser Forderungen sind in der Zwischenzeit erfüllt worden, und zwar: die Einführung des Achtsturentages, Zurückziehung der Militärs aus dem Eisenbahndienste, Wiedereinstellung der gelegentlich verschiedener Streiks gemassregelten Bediensteten, Erhöhung der Anzahl Personalvertreter im Obersten Eisenbahnrat, Umgestaltung der paritätischen Personalausschüsse. Diese Erfolge hatten eine grosse propagandistische Wirkung. Gemäss den jüngsten Feststellungen ist der Mitgliederbestand auf über 40 000 angewachsen. Die Bedeutung dieser Ziffer erhellt aus dem Umstande, dass der Verband am 1. Januar 1930 im ganzen 22 000 Mitglieder zählte und noch besser aus der Tatsache, dass der Verband im Jahre 1924 für knapp 6 000 Mitglieder Beiträge an die I.T.F. entrichtete.

Von den 120 sozialistischen Mitgliedern des kürzlich gewählten Parlaments sind nicht weniger als sechs Mitglieder des Eisenbahnerverbandes. Unter ihnen ist der Kollege Trifon Gómez, Generalsekretär des Verbandes.

STRASSENBAHNER.

Ein Kongress der Strassenbahner in Holland. (I.T.F.) Am 13. Juli traten die Delegierten der holländischen Strassenbahner zu einem ausserordentlichen Kongress in Utrecht zusammen, der vom holländischen Eisenbahner- und Strassenbahnerverband einberufen wurde.

Der Kongress hatte, unter anderem, seine Haltung bezüglich des Berichtes einer ministeriellen Kommission, die mit dem Studium der Beziehungen zwischen dem Staat und Kleinbahnen beauftragt war, zu bestimmen. Der Bericht dieser Kommission, worüber wir bereits / in einer der vorigen Nummern gesprochen haben, enthält den Text eines Gesetzentwurfes, der einerseits die Ausschaltung der Konkurrenz durch eine Zusammenfassung von Unternehmungen und andererseits die Gründung von Bezirkskassen, zu denen die Autobusgesellschaften beisteuern würden, um auf diese Weise Subventionen an die Strassenbahnen zu ermöglichen, vorsieht. Nach Anhörung des Exposé des Organisationssekretärs, Kollege Van Braambeek, über diesen Bericht, fasste der Kongress einmütig eine Resolution, in der die Behörden nachdrücklichst aufgefordert werden, so schnell wie möglich, an die Verwirklichung der im Bericht enthaltenen Empfehlungen zu schreiten, da die letzteren immerhin die Arbeitsbedingungen des Personals einigermaßen verbessern werden.

Eine andere Resolution wurde angenommen, die die Einsetzung einer Paritätischen Kommission fordert, die mit der Revision der bestehenden Dienstordnung und der Personalstatuten der Strassenbahngesellschaften zu beauftragen sei. von der

Der Kongress stellte sich einmütig auf den Boden der I.T.F. für die Kleinbahner und Kraftfahrer aufgestellten Forderungsprogramme und unterstrich die dringende Notwendigkeit einer Alterspensionsregelung für Strassenbahner und der Gewährung von Entschädigungen an entlassene Bedienstete.

SEELEUTE.

Die Kollektivverträge der finnischen Seeleute gekündigt. (I.T.F.) Die finnischen Reeder haben alle Kollektivverträge zum 15. September gekündigt. Die Mehrzahl der Reeder teilten mit, dass sie nicht gewillt seien eine neue schriftliche Vereinbarung mit der Gewerkschaft einzugehen, aber dass sie sich mündlich verpflichten wollen einheitliche Löhne zu zahlen, sei es denn auch mit einer Herabsetzung von 10 Prozent. Diejenigen Reeder, die bereit sind die Kollektivverträge zu erneuern, fordern jedoch eine Lohnsenkung von 15 Prozent. Die Gewerkschaft erklärte zu diesen Vorschlägen der Arbeitgeber, dass sie nicht daran denkt, das Vertragswesen aufzugeben oder solch grosse Lohnherabsetzungen hinzunehmen.

Die Verhandlungen sollen zu Beginn August aufgenommen werden.

Massregeln gegen die Arbeitslosigkeit der Seeleute in Deutschland. (I.T.F.) Mehr als 20 000 deutsche Seeleute sind arbeitslos. Im Hamburger Hafen allein halten 14 000 befahrene Seeleute vergeblich Ausschau nach Arbeit. Diese unseligen Zustände veranlassten die Reichssektion der Seeleute des deutschen "Gesamtverbandes", zu Massnahmen zu greifen, um dem Zuzug neuer Anwärter für den Seemannsberuf haltzubieten. Auf Veranlassung der Gewerkschaft beschloss der Verwaltungsrat für das Heuerwesen in Hamburg, keine Neueintragen in die Liste für Unbefahrene vorzunehmen; in die Vermittlungsliste für Befahrene werden nicht mehr eingetragen diejenigen Seeleute, die innerhalb der letzten 18 Monate weniger als insgesamt 7 Monaten auf deutschen Schiffen gefahren haben.