



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

No. 21

Amsterdam, den 1. Oktober 1932

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

EISENBAHNER

Forderung der argentinischen Eisenbahner. (ITF) Die argentinischen Eisenbahner haben der Regierung ihres Landes eine Eingabe übermittelt, in der sie bitten, man möge solchen Angestellten, die vom Eisenbahnpersonal mit Gewerkschaftsämtern betraut werden, die die Aufgabe ihrer Stellung erheischen, gleicherweise wie die im Dienst stehenden Eisenbahner im Genuss aller sozialen Versicherungen lassen (Kranken-, Unfall-, Pensionsversicherung).

Wir warten auf die praktische Anwendung. (ITF) Die "Reconstruction Finance Corporation" in U.S.A. hat einen Arbeitsplan aufgestellt, der Reparaturen und Erneuerungen des Eisenbahnmaterials vorsieht. Wenn dieser Plan die Zustimmung der Eisenbahngesellschaften fände, dann würde er unmittelbar 30-50.000 Arbeitern Arbeit verschaffen.

Wird der Staat den Lohnsenkungen Einhalt gebieten? (ITF) Die Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten kündigen eine neue 20%-ige Lohnsenkung an. Die Personalorganisationen, die sich kategorisch einer solchen Senkung widersetzen, haben dem Präsidenten Hoover vorgeschlagen, die "Reconstruction Finance Corporation" (ein öffentliches Kreditinstitut) solle nur solchen Eisenbahngesellschaften Kredite gewähren, die sich verpflichten, keine Lohnkürzung vorzunehmen. Die "Reconstruction Finance Corporation" hat schon einen Antrag der "Baltimore and Ohio" und der "New-York - Chicago - St. Louis Ry." auf Gewährung eines Kredites von 32 Millionen Dollar dilatorisch behandelt. Die Folge war ein Fallen der Aktien der "Baltimore and Ohio" und der "New-York - Chicago - St. Louis Ry." um einige Punkte. "Die Unterstützungsgesellschaft" (gemeint ist die "Reconstruction Finance Corporation"), schreibt die "Frankfurter Zeitung" vom 24. d. M. (Abendausgabe), "wird also jetzt als Druckmittel benutzt, um Absichten der staatlichen Aufsichtsbehörde durchzuführen." Wir wünschen nur, dass es so sei!

Eine Folge der Lohnsenkung und der Krise. (ITF) Die Kaufkraft der amerikanischen Eisenbahnen (für Kohlen, Material, etc.) und der Eisenbahner, die im Jahre 1928 12.756.000 Dollar pro Tag betrug, betrug im Jahre 1931 nur noch 8.191.000 Dollar. Die Ziffer ist im Augenblick noch geringer.

Die Rationalisierung und die Eisenbahnkatastrophe in Turenne (Algier). (ITF) Eine Untersuchung hat ergeben, dass diese Eisenbahnkatastrophe, die 56 Tote (darunter 5 Eisenbahner) und 217 Verwundete gefordert hat, zurückzuführen ist auf die Nachlässigkeit der Privatunternehmung, der man die Streckenunterhaltungsarbeiten übertragen hatte. Diese Unternehmung hatte einen Teil des Beschüttungsmaterials eingespart, ohne dabei die notwendigen Sicherheitsmassnahmen zu beachten.

Die englischen Eisenbahner widersetzen sich jeder neuen Lohnsenkung. (ITF) Am 30. September hat eine Konferenz stattgefunden zwischen den Vertretern der Personalorganisationen und denjenigen

der Eisenbahngesellschaften, um die Möglichkeit einer neuen Lohnsenkung einer Prüfung zu unterziehen. Kamerad Cramp, Generalsekretär der Englischen Eisenbahner-Föderation hat dort unter anderem erklärt, die Eisenbahner würden sich in keinem Falle mit einer Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen und ihres Lebensstandards einverstanden erklären. Die Eisenbahner erwarten eine Untersuchung der staatlichen Lohnkommission ("National Wages Board").

Unloyale Vorgänge. (ITF) Wie wir schon mitteilten, fasst die Reichsbahn die Entlassung von 52.000 Streckenarbeitern ins Auge. Nach Einführung der Kurzarbeit werden 6.000 und nach Inangriffnahme wichtiger Arbeiten werden 24.000 Arbeiter ihre Arbeit fortsetzen können. 22.000 Arbeiter werden also in jedem Falle der Arbeitslosigkeit anheimfallen.

Um noch grössere Einsparungen zu erzielen, beabsichtigt die Reichsbahn also, 52.000 Arbeiter zu entlassen, die Tarifarbeiter waren, deren Arbeits- und Lohnbedingungen sich nach dem bei der Reichsbahn geltenden Tarifvertrag regelten. Nach abgelaufener Kündigungsfrist will die Reichsbahn von diesen 52.000 aber wieder 30.000 Arbeiter einstellen als sogenannte Zeitarbeiter, die nicht den Bestimmungen des Tarifvertrages unterliegen. Diese 30.000 verlieren damit ihre sozialen Rechte und werden schutzlos.

Einige Gehälter bei der Reichsbahn.

Jahresgehalt: Generaldirektor	97.000 RM.
Stellvertretender Generaldirektor	62.500 "
Direktoren	45.000 "
Abteilungsleiter in den Direktionen	17.000 "
Bahunterhaltungsarbeiter	960 - 1200.- RM.

Wöchentliche Arbeitszeit bei der Reichsbahn.

bis 48 Stunden	2,26%	des Personals
48-53 Stunden	66,64%	" "
54 Stunden	10,41%	" "
54-56/57 Stunden	20,69%	" "

Auf dem Wege zur Einheit. (ITF) Der Verband der französischen Lokomotivführer und -heizer hat um Aufnahme in die "C.G.T." (den französischen Gewerkschaftsbund) als autonomer Verband gebeten. Die "C.G.T." hat auf diese Bitte geantwortet, die Aufnahme könne in Aussicht genommen werden, wenn innerhalb einer bestimmten Frist die Verschmelzung/der Eisenbahnerföderation vollzogen würde. Man darf annehmen, dass die Verhandlungen zum Ziele führen werden.

Vollkommene Organisationseinheit der schweizerischen Eisenbahner. (ITF) Am 1. Januar 1933 wird der schweizerische Lokomotivführerverband verschmolzen mit der schweizerischen Eisenbahner-Föderation. Dieser Verband ist der letzte einigermaßen bedeutende Verband, der noch nicht in die Föderation aufgenommen ist. Wieder einmal geben unsere Kameraden in der Schweiz ein gutes Beispiel ^{/mit}.

Auf dem Wege zur Einheit in der Tschechoslowakei. (ITF) Im Oktober werden die Vertreterwahlen für die Vertrauensmännerausschüsse und die Körperschaften der Unfallversicherung stattfinden. Angesichts der immer akuter werdenden Gefahr neuer Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen stehen die tschechischen Eisenbahner in geschlossener Front. Die drei der I.T.F. angeschlossenen Organisationen (Unie, Verband und Föderation der Lokomotivführer) werden in Listenverbindung mit dem nicht angeschlossenen Verband "Jednota" (einem der Benesch-Partei nahestehenden Eisenbahnerverband) stimmen, damit keine Stimme verloren geht.

Neuer Lohnangriff in Holland. (ITF) In den letzten Tagen hat die Verwaltung der niederländischen Eisenbahnen den Personalvertretern provisorisch mitgeteilt, dass der beständige Verkehrsrückgang eine neue 5%-ige Lohnkürzung, mit Wirkung vom 1. Januar 1933, unvermeidlich mache. Der Antreiber ist dabei die Regierung der Niederlande, die die Defizite der Eisenbahnen decken muss. Dieses Defizit beträgt nach dem Voranschlag für 1932: 26 Millionen Gulden.

Vergleiche. (ITF) Von Juni 1930 bis Dezember 1931 haben die Autounfälle in U.S.A. 53.650 Menschen das Leben gekostet; 1.576.840 Personen wurden verletzt. Demgegenüber hatten die Eisenbahnen im Laufe des Jahres 1931, wo sie insgesamt 150 Millionen Passagiere beförderten, nur 4 tödliche Unglücksfälle zu verzeichnen.

Wird das Eisenbahnmonopol Nordafrikas einer Privatgesellschaft übergeben werden? (ITF) In Algier beschäftigt man sich im Augenblick mit der Gründung einer Gesellschaft, der man die Betreibung aller Eisenbahnlinien von Allgemeininteresse in Algier übertragen will. Der Eisenbahngesellschaft "P.L.M." (Réseau Paris-Lyon-Marseille) soll die Geschäftsführung dieser Gesellschaft übertragen werden. Das Personal der algerischen Staatsbahnen steht einer Vereinheitlichung, die nicht alle Linien in Staatsregie überführt, feindlich gegenüber.

Tiefstand der Löhne in England. (ITF) Wir registrieren hier die Ziffern einiger mittlerer Löhne in den Jahren 1931 und 1932.

	1931		1932	
Wagenputzer	53	Schilling, 1 Pence	49	Schilling, 6 Pence
Schrankenwärter	47	" , 5 "	43	" , 8 "
Lokführer	102	" , 11 "	96	" , 1 "
Heizer	80	" , 4 "	75	" , 6 "
Schaffner	74	" , 1 "	69	" , 6 "

(1 Schilling = 0.70 RM. 1 Pence = 1/12 Schilling)

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Pensionen der Strassenbahner in Holland. (ITF) Die Verwaltung der Strassenbahngesellschaft Gelderland (holländische Provinz), die ihren Sitz in Doetinchem hat, hat eine Pensionsordnung aufgestellt, die am 1. Oktober in Kraft tritt. Nach dieser Ordnung wird den 300 im Dienste der Gesellschaft stehenden Angestellten von ihrem 65. Lebensjahre an eine Rente gewährt, die unter Hinzurechnung der staatlichen Altersrente ungefähr 50% des Gehaltes betragen wird. Im Todesfall wird darüberhinaus den Angehörigen eine einmalige Summe von 3000-4000 Gulden (entsprechend der Gehaltsgruppe, in die der Verstorbene eingereiht war) ausgezahlt, wobei die geleisteten Dienstjahre des verstorbenen Angestellten keine Rolle spielen. Die Prämien dieser Pensionsversicherung werden je zur Hälfte vom Personal und der Gesellschaft getragen. Diese Regelung, die die drei interessierten Verbände als einen guten Beginn akzeptiert haben, wird wahrscheinlich auch auf drei weitere Gesellschaften Anwendung finden, die unter Kontrolle der Strassenbahngesellschaft Gelderland stehen.

Es werden weitere Verhandlungen geführt über eine Invaliditätsversicherungsordnung.

Eine Delegation der Strassenbahnergewerkschaft in Lyon ist vom Ministerpräsidenten empfangen worden. (ITF) Im letzten Monat ist eine Delegation der Lyoner Strassenbahnergewerkschaft in Paris vom Ministerpräsidenten und vom Arbeitsminister empfangen worden. Sie hat sich für die Wiedereinstellung der nach dem Streik vom Dezember 1930 gekündigten Angestellten ausgesprochen und darauf gedrungen, die neuen Statuten der Pensionskasse der Angestellten so schnell wie möglich bestätigen zu lassen. Die Minister haben die erbetene Unterstützung zugesagt.

Die Bewegung des Londoner Autobuspersonals. (ITF) Wie in No. 19 vom 2. September mitgeteilt, beabsichtigte die "London General Omnibus Co." die Durchführung eines Lohnabbaus, Personaleinschränkung und Beschleunigung des Dienstes. Inzwischen fanden wiederholt Verhandlungen zwischen dem Transportarbeiterverband und der Leitung des Unternehmens statt. Eine Konferenz der Personalvertreter erbat vom Vorstand Ermächtigung zur Streikerklärung, falls die angekündigten Massnahmen am 23. September durchgeführt werden sollten. Im letzten Moment ist dieser Streik verhindert worden. Die letzten Vorschläge des Unternehmens wurden sämtlichen Ortsgruppen, sowie am Donnerstag, den 22. September, einer weiteren Delegiertenkonferenz unterbreitet und auf Empfehlung des Verbandsvorstandes angenommen. Die Lohnherabsetzung konnte verhindert worden. In bezug auf die Dienstbeschleunigung sind gewisse Zugeständnisse gemacht worden; der Verband hat sich das Recht vorbehalten, entsprechende Forderungen zu stellen, sobald sich die Auswirkung der neuen Massnahmen zeigt. Da die vorgeschlagenen Zuschläge für Sonntagsarbeit Härten bedeuteten, wurde nach erneuten Verhandlungen zugestanden, dass die alten Prozentsätze in Kraft bleiben sollen. Auf die neue Vereinbarung, die nicht vor dem 30. Juni 1933 gekündigt werden kann, kommen wir in der "I.T.F." näher zu sprechen.

Befriedigende Lohnregelungen in Irland. (ITF) Das an anderer Stelle schon besprochene irische Verkehrsgesetz, das am 15. Juli d. J. in Kraft gesetzt wurde, sieht in Artikel 12, Abschn. K vor, dass der Verkehrsminister bei einer Konzessionserteilung die ihm zweckmässig erscheinenden Bedingungen, darunter auch über Löhne und Arbeitszeit der im Personenverkehr beschäftigten Arbeiter, festsetzen und Vereinbarungen oder Regelungen anordnen kann. Das Organ des englischen Transportarbeiterverbandes teilt mit, dass die laufenden Konzessionen bis spätestens Oktober erneuert werden müssen. Bei neuen Konzessionsgesuchen sind nun Angaben über Lohn und Arbeitszeit der Bediensteten zu machen, und im Laufe des Sommers haben auf Grund der obenerwähnten gesetzlichen Massnahme eine Reihe von Verhandlungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern stattgefunden, die nach Mitteilung der Personalorganisation im allgemeinen recht befriedigende Ergebnisse in bezug auf die Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen gezeitigt haben. Dabei wurden zahlreiche neue Mitglieder dem Verband zugeführt.

Eine neue Droschenordnung in Kopenhagen. (ITF) Das aus 3 Gemeinden bestehende Gross-Kopenhagen hat mit Wirkung ab 1. September eine neue Droschenordnung erhalten, die für alle Wagentypen gilt. Es dürfen nie mehr als 5 Personen befördert werden; Kinder unter 14 Jahren, die unter Obhut Erwachsener sind, werden nicht mitgerechnet; bei Beförderung von Kindern unter 14 Jahren ohne Begleitung von Erwachsenen gelten 2 Kinder als ein Erwachsener. Die Fahrgebühr beträgt 40 Oere für die ersten 300 m, für jede weitere 300 m oder einen Teil davon, 10 Oere. Für die Wartezeit werden für jede 2 Minuten 10 Oere in Anrechnung gebracht. Koffer u. dgl., die aussen am Wagen angebracht werden, kosten 15 Oere pro Stück, Fahrräder und Kinderwagen 35 Oere. Eine angemessene Entschädigung wird auch für das Hinauf- oder Heruntertragen von Gepäck verlangt. Die Fahrgebühren werden nach Verhandlungen mit der Polizei, welche ein Kontrollrecht ausübt, und den betreffenden Gemeindevorständen festgesetzt. Die Chauffeure werden von der Polizei angenommen und müssen eine Prüfung, auch über ihre Orts- und Strassenkenntnis, ablegen. Erst nach erfolgreichem Bestehen dieser Prüfung können sie einen besonderen Führerschein erlangen, auf Grund dessen sie ein Kraftdroschenunternehmen anstellen darf. Bei Pflichtverletzung--dazu gehört auch Unehrllichkeit--, kann ein Chauffeur von der Polizei entlassen und evtl. bestraft werden. Es ist auch das Tragen einer Dienstkleidung vorgeschrieben. In ganz Kopenhagen gibt es 368 Kraftdroschenbetriebe mit etwa 1300 Führern. Der Verband der Chauffeure ist der Auffassung, dass mehr Führerscheine ausgestellt wurden, als Taxameterfahrer vorhanden sind, weshalb eine neue Prüfung vorgenommen werden müsse.

Ein Demonstrationstreik bei den polnischen Autobuslinien. (ITF)
 Am 23. September ist laut "Robotnik", dem Organ der polnischen sozialistischen Partei vom 25. September, bei den polnisch-schlesischen Autobuslinien ein Proteststreik ausgebrochen, an dem sich das gesamte Personal--Fahr-, Werkstätten- und Hilfspersonal--beteiligte. Der Streik endigte noch am gleichen Tage, nachdem die Direktion zugesagt hatte, die Streitfragen zu regeln. Streikursache ist, dass die Direktion versuchte, die Löhne in kurzer Zeit zum vierten Male herabzusetzen. Das Personal hat sich auch zu dieser Kürzung bereit erklärt, unter der Bedingung jedoch, dass das höher bezahlte Personal stärker herangezogen wird, der Lohnabbau also stufenmässig erfolgen soll, was die Direktion ablehnte. Zur Streikerklärung beigetragen haben auch andere Umstände, wie schlechte Behandlung des Personals vonseiten der Direktion, wiederholte Verletzung der tarifvertraglichen Bestimmungen und schlechte hygienische Verhältnisse in den Garagen. Das Personal besteht auf seinen Rechten und kündigte der Direktion an, dass es kein Mittel scheuen werde, sich zu seinem Rechte zu verhelfen.

Erlass über das Höchstgewicht von Lastkraftwagen in Frankreich. (ITF)
 Nach einem Mitte August vom französischen Innenminister und Minister für öffentliche Arbeiten herausgegebenen Erlass dürfen Lastautomobile, deren Gesamtgewicht in beladenem Zustande 3 000 kg übersteigt, je nach Gesamtgewicht und Bereifung folgende Geschwindigkeitsgrenzen nicht überschreiten:

Gesamtgewicht in beladenem Zustand

- | | |
|---------------|--------------------|
| 1. Kategorie: | 3 001 bis 6 500 kg |
| 2. " : | 6 501 " 10 000 " |
| 3. " : | über 10 000 kg. |

Höchstgeschwindigkeit pro Stunde

<u>bei elastischer Bereifung</u>		<u>bei Luftbereifung</u>	
1. Kategorie :	30 km	1. Kategorie :	65 km
2. " :	25 "	2. " :	55 "
3. " :	20 "	3. " :	45 "

Wagen, die mit Ladung breiter als 2,20 m sind, dürfen nicht schneller als 50 km pro Stunde fahren. Die Behörden können geringere oder-auf besonders für den Lastverkehr eingerichteten Wegen-höhere Geschwindigkeiten festsetzen, letztere dürfen aber die im Erlass vorgesehenen Kilometerzahlen um nicht mehr als 10 überschreiten.

Die Luftflotten der einzelnen Länder. (ITF) Über die Stärke der einzelnen Länder-Luftflotten ist kürzlich von englischer Seite eine Statistik aufgestellt worden. Danach ist Frankreich mit 269 Verkehrsflugzeugen, was einem Satz von 35% entspricht, an führender Stelle; dann folgt Deutschland mit 177 Maschinen (23%), Italien mit 77 und England mit 32 Verkehrsmaschinen; so viel Flugzeuge halten ungefähr auch die Handelsluftflotten von Belgien, Polen und Holland in Betrieb. Die Handelsluftflotte der europäischen Staaten umfasst insgesamt 763 Maschinen. Auch in bezug auf die Zahl der Verkehrspiloten steht Frankreich mit 235 an führender Stelle, während Deutschland 160 und Italien 61 im Dienst hat. Merkwürdig ist, dass England trotz der kleinen Handelsluftflotte, über annähernd 200 Verkehrsflugzeugführer verfügt.

Das Verkehrsflugnetz Sowjetrusslands. (ITF) Im Rahmen des "5 Jahresplanes" hat das Verkehrsflugnetz Sowjetrusslands in letzter Zeit eine ständige Erweiterung erfahren. Im Jahre 1931 waren bereits 220 000 km Flugstrecken in Betrieb, und man hofft, bis Ende dieses Jahres auf rund 600 000 km zu kommen. Das Flugnetz erfährt vor allem eine Verdichtung nach dem Osten. In den beiden letzten Jahren wurden auch mehrere kleinere Lenkluftschiffe gebaut, die anscheinend in erster Linie für die Ausbildung von Besatzungen, wofür General Nobile gewonnen wurde, dienen sollen.

Ende dieses Monats wird ein neuer Luftdienst Moskau-Wladiwostok eröffnet. Die Strecke ist etwa 10 000 km lang und wird eine der längsten Luftlinien der Welt sein. Etwa 9 Passagierflugzeuge, die auch für den Nachtflug eingerichtet sind, werden die Strecke befliegen. Sämtliche Maschinen sind russisches Fabrikat. Die per Eisenbahn 8 Tage dauernde Strecke wird in der Luft in 2 Tagen zurückgelegt werden.

Ausdehnung des Luftschiffdienstes nach Südamerika. (ITF) Der Graf Zeppelin-Dienst nach dem Südatlantik, der bisher in Pernambuco endigte, wird nunmehr bis Rio de Janeiro ausgedehnt, um Fahrgästen zu ermöglichen, Rio in 3 - 4 Tagen zu erreichen.

Ein Kartell auf der Donau. (ITF) Die rumänische Presse meldet von der Gründung eines Preiskartells zwischen den wichtigen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften Oesterreichs, Bayerns, Ungarns, der Tschechoslowakei, Jugoslawiens und Rumäniens. Die Kartellgründung hat den Zweck, die ausserordentlich gesunkenen Frachtpreise auf der Donau zu heben.

SEELEUTE

Ende des Streiks der holländischen Seeleute. (ITF) Wie wir schon, nach Beendigung des Streikes in der holländischen Schifffahrt mitteilten, dauerte bei einigen Reedereien, die mit dem Streikkomitee zu keiner Einigung gelangt waren, der Konflikt fort. Jetzt ist auch mit diesen Reedereien unter den gleichen Bedingungen wie mit dem Reederverband eine Einigung erzielt worden. Die Anmusterungen gehen für alle Schiffe wieder normalerweise vonstatten. Für die Linienschifffahrt sind die alten Bedingungen bis zum 31. März 1933 verlängert worden, während in der Trampschifffahrt der Vertrag für die Dauer eines Monats verlängert worden ist. Innerhalb dieser Frist sollen Verhandlungen über den Abschluss eines neuen Vertrages stattfinden. Wenn es nicht gelingt, zu einer Übereinstimmung zu gelangen, und wenn die Frist nicht verlängert wird, wird der Streik wieder aufgenommen werden. In diesem Falle werden sich die Hafendarbeiter ohne Zweifel der Streikaktion anschliessen.

Die Reeder wollen die Arbeitsbedingungen der deutschen Seeleute noch weiter verschlechtern. (ITF) Wir teilten schon mit, dass die deutschen Reeder den Rahmen- und den Heuertarifvertrag gekündigt haben. Weil sie die Verkündung der neuen Notverordnung abwarten wollten, haben sie erst jetzt ihre Forderungen formuliert. Diese Forderungen beinhalten eine durchschnittliche Kürzung der Heuern um 16% und eine Änderung des Systemes der Fahrgrenzen in der Weise, dass unterschieden wird zwischen: grosser Linienschifffahrt, grosser Trampschifffahrt, mittlerer Fahrt, kleiner Fahrt und Seeschiffen von über 400-1000 BRT in allen Fahrten. Die Schiffe von 100-400 BRT bleiben danach von der tarifvertraglichen Regelung ausgeschlossen. Im Manteltarif wollen die Reeder vor allem die Bestimmungen über die Arbeitszeit ändern. Die Nachtwache soll von 9 auf 12 Stunden verlängert und der Zweiwachendienst wesentlich ausgedehnt werden. Die regelmässige Arbeitszeit der Tagelöhner wird von 9 auf 10 Stunden erhöht. Auch die Bestimmungen über die Arbeitszeit im Hafen sollen modifiziert werden. Für den dienstfreien Tag soll keine Verpflegung mehr gewährt werden, und die schiedsgerichtliche Entscheidung, wonach, wenn mindestens 8 Überstunden geleistet sind, diese nur zusammenhängend, also durch Gewährung eines freien Tages "abgebunnt" werden können, soll umgestossen werden. Urlaubstage sollen nur noch auf Antrag in der grossen Linienschifffahrt gewährt werden. Der Anfangsurlaub soll nur noch 3 Tage betragen und bei den Mannschaften bis zu 10 Werktagen, bei den Offizieren bis zu 20 Werktagen steigen. Die Entlassung von gekündigten Schiffsläuten soll in jedem Hafen--nicht nur dort, wo das Schiff für länger als 48 Stunden anlegt--erfolgen können. Die Schiffsoffiziere sollen im Falle einer länger als 1 Monat dauernden Krankheit oder des Schulbesuches zur weiteren Ausbildung automatisch und fristlos entlassen werden können. Man soll nicht

Jungen.

mehr ginnen / bestimmen können zur Reinigung der Unterkunftsräume. Ein Backschafter wird erst zur Verfügung gestellt, wenn das Deck- und Maschinenpersonal mindestens 15 Mann beträgt. Der Wassch Paragraph und der Paragraph, der den Anspruch auf die Motorenzulage begründet, werden gestrichen.- Das ist nur eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Verschlechterungsabsichten. Für die Linienschiffahrt wollen die Reeder die alten Bestimmungen bis zum 30. November in Geltung lassen, für die übrigen Gruppen aber sollen die neuen Heuersätze am 1. Oktober in Kraft treten. Verhandlungen sind im Gange. Die Überspanntheit der Forderungen der Reeder lässt trotz der schlechten Lage einen Streik als möglich erscheinen. (Die Tagespresse berichtet, die Parteien seien vor dem öffentlichen Schlichter dahin übereingekommen, die jetzigen Heuern bis zum 30. November in Geltung zu lassen.)

Der Tarifvertrag in der deutschen Hochseefischerei. (ITF) Bekanntlich hat der Verband der deutschen Hochseefischereien den Tarifvertrag gekündigt. Der Vertrag läuft am 31. Oktober ab. Irgendwelche Forderungen hat der Verband bis jetzt noch nicht zur Kenntnis gegeben. Da der Monat Oktober ausgefüllt werden wird mit den Verhandlungen in der Seeschiffahrt, haben die Reeder der Hochseefischerei vorgeschlagen, den Tarifvertrag für die Dauer eines Monats zu verlängern. Der Gesamtverband fordert seinerseits eine Verlängerung der Vertragsdauer um 6 Monate.

(Nach den neuesten Nachrichten der Tagespresse ist am 1. Oktober unter den Fischern ein Streik ausgebrochen, da die Unternehmer die Forderung des Verbandes abgelehnt haben.)

Polnische Methoden. (ITF) Wir lesen im "Robotnik" vom 29. September (Organ der polnischen sozialistischen Partei): "Wie bekannt, wurde der Seeleutestreik in Gdingen beendet mit dem Versprechen der Reeder, vor dem Ende des Monats September mit der Seeleuteorganisation einen Vertrag zu schliessen. Bis heute ist dieser Vertrag noch nicht zustande gekommen. Die Verhandlungen sind auf den 1. Oktober vertagt worden. Nun hat man vor einigen Tagen den Kameraden Guzialek, der die Verhandlungen im Namen der Polnischen Transportarbeiter-Föderation führt, verhaftet. Man versteht das Spiel des Sinn..

VERSCHIEDENES

Kamerad Walkden, Präsident des englischen Gewerkschaftsbundes. (ITF) Mit grosser Freude geben wir Kenntnis von der Berufung unseres Kameraden Walkden, des Generalsekretärs der Englischen Eisenbahngewerkschaft, in das hohe Amt des Präsidenten des Gewerkschaftsbundes. Diese Berufung bedeutet sowohl für Walkden persönlich, als für den Verband, den er seit langen Jahren mit soviel Geschick /leitet eine grosse Auszeichnung.

Unsere Beilage: In der Beilage dieser Nummer veröffentlichen wir einen Artikel über die Gewerkschaftsbewegung in Indien. Diese Beilage wird nur den angeschlossenen Organisationen und den Redakteuren der Fachblätter übersandt.

