



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. 22

Amsterdam, den 14. Oktober 1932

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

EISENBÄHNER

Arbeitszeitverkürzung in Deutschland. (ITF) Nach den Verhandlungen zwischen der Hauptverwaltung der Reichsbahngesellschaft und den Vertretern der Personalorganisationen hat man beschlossen, während der Wintermonate für den gesamten Bahnunterhaltungsdienst die 40-Stundenwoche in der Form einzuführen, dass pro Woche eine Feierschicht eingelegt wird. In den Haupt- und Betriebswerkstätten, sowie im Güterschuppendienst ist die verkürzte Arbeitszeit bereits durchgeführt. Dieser Beschluss steht im Zusammenhang mit den Plänen zur Entlassung von tausenden Streckenarbeitern.

Vorgeschlagene Lohnkürzungen in England. (ITF) In der am 30. September d. J. stattgefundenen gemeinschaftlichen Konferenz der Vertreter der englischen Eisenbahngesellschaften und der Personalverbände, gaben die Eisenbahngesellschaften ihre Lohnkürzungspläne bekannt. Diese Pläne kann man wie folgt formulieren:

Die 1931 durchgeführte 2½%ige Kürzung aller Löhne bis zu 40 Schilling wöchentlich und 5%ige Kürzung aller Löhne über 40 Schilling wöchentlich soll durch eine 10%ige Kürzung ersetzt werden, unter dem Vorbehalt, dass das wöchentliche Einkommen der über 21 Jahre alten männlichen Bediensteten bei voller Wochenarbeit in keinem Falle niedriger sein darf als 38 Schilling.

Die englischen Eisenbahnerorganisationen werden sich bestimmt jedem Lohnverschlechterungsplan widersetzen.

Auch für die Werkstättenarbeiter schlagen die Gesellschaften an Stelle der im vergangenen Jahre durchgesetzten 4½%igen eine nunmehrige 10%ige Lohnsenkung vor, wobei auch hier der wöchentliche Arbeitslohn nicht weniger als 38 Schilling betragen darf.

Ein schweizerischer Gesetzentwurf über die Lohnsenkung. (ITF) In seiner Sitzung vom 23. September hat der schweizerische Nationalrat mit 83 gegen 53 Stimmen beschlossen, die Gehälter des gesamten Bundespersonals -- mit Einschluss der Eisenbahner -- für die Zeit vom 1. Juli 1933 bis 31. Dezember 1934 um 7½% zu kürzen. Demgegenüber wurde beschlossen, an verheiratete Bedienstete mit drei und mehr Kindern einen Zuschuss von 30 Franken pro Kind zu gewähren.

Die ursprüngliche Vorlage des Bundesrates verlangte einen 10%igen Lohnabbau. Der von dem Nationalrat angenommene Gesetzentwurf muss jetzt noch im Ständerat beraten werden.

Der Vorstand des Föderativverbandes des Personals öffentlicher Verwaltungen und Betriebe, dem auch der der I.T.F. angeschlossene schweizerische Eisenbahnerverband angehört, hat beschlossen, unverzüglich mit dem Kampf gegen das geplante Gesetz zu beginnen, es durch die Einleitung eines Volksreferendums zu Fall zu bringen.

Gehaltsabbau in der Tschechoslowakei. (ITF) Der Finanzminister der tschechoslowakischen Republik hat Kenntnis gegeben von seinen Plänen, die Gehälter des in Staatsdiensten stehenden Personals -- mit Einschluss der Eisenbahner -- um nicht weniger als 15% zu kürzen. Gleichzeitig soll auch die übliche Weihnachtsgratifikation abgeschafft werden. Die drei der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahnergewerkschafter (Federace, Unie und Verband) haben gemeinsam mit der nicht angeschlossenen "Jednota" (Beneschsozialisten) gegen diese Absichten des Finanzministers in Form eines an die Regierung gerichteten

Memorandums Protest erhoben. Die Organisationen richteten sich gleichfalls mit einer Proklamation an die Öffentlichkeit, um sie aufzuklären über die sowohl für die Konsumtion wie für die Produktion des Landes nachteiligen und gefährlichen Folgen, und wiesen dabei auf die Opfer hin, die sich die Eisenbahner früher schon gefallen lassen mussten.

Bedeutende Einschränkungsmassnahmen bei den jugoslawischen Eisenbahnen. (ITF) Für die Arbeiter des Streckenunterhaltungs- und des Signalwerkstättendienstes sind vom 1. Oktober an weitere Feierschichten -- in Höhe von 6-8 Arbeitstagen monatlich -- eingeführt worden. Diese neue Einschränkungsmassnahme gibt die Arbeiter dem grössten Elend preis. Der durchschnittliche Stundenlohn der Streckenarbeiter beträgt nur 4 Dinars, die Streckenarbeiter verdienen mithin monatlich (für 17 Arbeitstage) nur 550 Dinars. (100 Dinars = 6,20 RM) Von dieser Summe müssen sie noch die Krankenkassebeiträge, Steuern, Pensionskassenprämien begleichen, sodass ihnen als Nettolohn für Nahrung, Kleidung und Wohnung höchstens 420 Dinars (26 RM, 4 Pfennig!) verbleiben.

Zur Koalitionsfreiheit der jugoslawischen Eisenbahner. (ITF) Trotz aller Interventionen der I.T.F. hat die jugoslawische Regierung die Statuten des Eisenbahnerverbandes Jugoslawiens (I.T.F.) noch nicht genehmigt. Neuerdings hat der Eisenbahnminister einen Erlass an die Eisenbahndirektionen gerichtet, worin er die letzteren ersucht, die Tätigkeit des Eisenbahnerverbandes (wie überhaupt die Tätigkeit aller Eisenbahnergewerkschaften) zu kontrollieren. Der Minister unterwirft also eine Organisation, die er nicht anerkennt, seiner Kontrolle!

Alle Organisationen und alle Ortsgruppen dieser Organisationen müssen sofort der zuständigen Eisenbahndirektion ein Verzeichnis ihrer Vorstandsmitglieder und stellvertretenden Vorstandsmitglieder einreichen. Diese Verzeichnisse müssen hinfert in doppelter Ausfertigung, ohne besondere Aufforderung, jährlich zweimal (am 25. Juni und 25. Dezember) der zuständigen Direktion übersandt werden. Ferner müssen alle Versammlungen, Konferenzen und Vorstandssitzungen bei der Direktion angemeldet werden, damit diese einen Vertreter dorthin entsenden kann. Nach jeder stattgefundenen Sitzung oder Versammlung ist der Direktion ein Protokoll in doppelter Ausfertigung zu übermitteln, wobei es keine Rolle spielt, ob ein Direktionsvertreter anwesend war oder nicht.

Wölfe fressen einander nicht. (ITF) In unserem Pressebericht Nr. 21 haben wir mitgeteilt, dass die "Reconstruction Finance Corporation" in U.S.A. einen Kreditantrag zweier Eisenbahngesellschaften -- im Anschluss an eine Bitte des Personals, solchen Unternehmungen Kredite zu verweigern, die neue Lohnsenkungen vorsehen -- dilatorisch behandelt (d.h. von Bedingungen abhängig gemacht) habe. Nach den letzten Nachrichten werden die beiden Gesellschaften -- die "New York-Chicago-St. Louis Ry." und die "Baltimore und Ohio" -- die verlangten Kredite bedingungslos erhalten. Die "R.F.C." kann als Kreditinstitut eines kapitalistischen Staates nur im kapitalistischen Sinne arbeiten.

Entlassungen bei den Eisenbahnen in U.S.A. (ITF) Im Laufe der letzten sieben Monate hat sich die Zahl der Eisenbahner um weitere 120 000 vermindert. Sie beträgt jetzt 1 220 000 gegenüber 1 745 000 im Jahre 1929.

Die Notlage der Streckenarbeiter in den Vereinigten Staaten. (ITF) Die "Atlantic Coast Line" zahlt einem Streckenarbeiter für den 10-stündigen Arbeitstag 1,25 Dollar. Die "Georgia-Ry." zahlt einen ganzen Dollar für die gleiche Zeit. Wenn man annimmt -- entsprechend den Schätzungen des Internationalen Arbeitsamtes ("Beiträge zum Studium der Lebenshaltungskosten in den verschiedenen Ländern", Genf 1932) -- der Lebenshaltungsindex in den Vereinigten Staaten betrage 100, dann beträgt er in Deutschland 78,5, in Frankreich 76 und in Belgien 60. Ist schon in den westeuropäischen Ländern

bei relativ weniger hohem Lebenshaltungsindex ein solcher Lohn von 1,25 Dollar oder 1 Dollar ein höchst spärliches Einkommen, dann bedeutet er in U.S.A. einen direkten Hungerlohn.

Gehaltssenkungen und Dienstenlassungen in Uruguay. (ITF) Am 1. Juli d. J. hat die Zentralbahngesellschaft in Uruguay (ein Unternehmen mit englischen Kapitalinvestitionen) die Gehälter der Bediensteten in folgender Weise gekürzt:

| Höhe des Gehaltes | Kürzung in % |
|----------------------------|--------------|
| monatlich unter 120 Dollar | 5 |
| " 121-220 Dollar | 7,5 |
| " über 220 Dollar | 10 |

Von Juli 1931-Juni/1932 hat sich die Zahl der Bediensteten von 59 000 auf 46 000 vermindert. Kurzarbeit hat man eingeführt in den Werkstätten (wo man Samstags morgens nicht arbeiten lässt) und im Streckenunterhaltungsdienst (wo an zwei Wochentagen nicht gearbeitet wird).

Personalvermehrung bei den schwedischen Staatsbahnen. (ITF) Im Laufe des Jahres 1931 hat sich der Personalbestand der schwedischen Staatsbahnen von 27 472 auf 27 824 erhöht. Die Zahl der in den Werkstätten und in den Materialbaufabriken beschäftigten Bediensteten stieg von 2 778 auf 3 368.

Der Rationalisierungswahn. (ITF) Die französische Nordbahngesellschaft verfügt über eine Schienenlänge von 3 830 km. und über 755 Bahnhöfe. Der Reorganisationsplan der Gesellschaft -- den wir nur seiner Kuriosität halber hier erwähnen -- glaubt die Anzahl dieser Bahnhöfe auf 68 (!!) vermindern zu können. Diese verbleibenden 68 Bahnhöfe will man als "Zentral-Stationen" bezeichnen; sie sollen eine Bahnlinie von 2 297 Kilometern bedienen. Auf den verbleibenden 1 533 km, wo es keine Bahnhöfe und kein Signalwesen mehr geben soll, will die Gesellschaft besondere Züge verkehren lassen. Es handelt sich dabei lediglich um eine Utopie, weil die französische Gesetzgebung einen solchen Unsinn niemals gutheissen wird. Die Tatsache aber, dass solche Pläne überhaupt auftauchen, ist charakteristisch für die Mentalität der Eisenbahnunternehmer.

Für die Einführung der automatischen Kupplung. (ITF) Vom 8-10. Oktober d. J. hat in Genf eine Sitzung der von der dreigliedrigen Kommission für automatische Kupplung -- diese Kommission wurde auf Grund eines Beschlusses der Internationalen Arbeitskonferenz ernannt -- eingesetzten Unterkommission stattgefunden. Das Ergebnis der Beratungen dieser Unterkommission war die Aufstellung eines Planes zum Abschluss eines Abkommens unter einer gewissen Anzahl von Regierungen für die Schaffung eines internationalen Fonds, der die technischen Versuche der automatischen Kupplung finanzieren soll. Dieser Plan soll dem Verwaltungsrate des Internationalen Arbeitsamtes bei seiner am 29. Oktober d. J. in Madrid stattfindenden Sitzung unterbreitet werden.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER

Aktion der Hafentarbeiter in Neu-Seeland. (ITF) Die zu Beginn des Jahres vom neuseeländischen Parlament beschlossene Aufhebung der Zwangsschlichtung hat dem Verhältnis zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmern in der Hafenindustrie eine besondere Note gegeben. Die im vergangenen Jahre vom Schlichtungshof verordnete 10%ige Lohnsenkung genügte den Arbeitgebern nicht. Die letzteren wollen jetzt eine abermalige Lohnkürzung von ungefähr 10% und eine generelle Verschlechterung der Arbeitsbedingungen durchführen. Die Tatsache, dass die Verhandlungen zwischen den Arbeitgebern und der Hafentarbeiterorganisation zu keinem Ergebnis führten, dass ferner eine unter den Hafentarbeitern veranstaltete Abstimmung die Forderungen der Unternehmer verworfen hat, gab den Arbeitgebern -- da die Zwangsschlichtung nicht mehr besteht -- die Möglichkeit, den 1929 von ihnen unterzeichneten Tarifvertrag für den 18. August d. J. zu kündigen. Während der daraufhin folgenden tariflosen Zeit verweigerten

die Hafenarbeiter jede Beschäftigung gegen verminderten Lohn und nahmen nur unter Protest Arbeit an. Daraus folgte, dass in einigen Häfen die Arbeit für einen oder mehrere Tage niedergelegt wurde. Der Arbeitsminister beraumte eine Zusammenkunft zwischen den Vertretern der der I.T.F. angeschlossenen Hafenarbeiterorganisation und den Vertretern der Unternehmer. Auf dieser Zusammenkunft wurde beschlossen, eine Konferenz einzuberufen, die einen neuen Tarifvertragsentwurf verfassen soll. In Erwartung des Ergebnisses dieser Konferenz erklärten sich die Arbeitnehmer bereit, zu den von den Arbeitgebern bestimmten Löhnen zu arbeiten. Die alten Arbeitsbedingungen aber bleiben weiterhin in Kraft. /an

Tarifvertragsverlängerung in den Häfen von Hamburg und Bremen.

(ITF) In Hamburg und Bremen ist man übereingekommen, die die Löhne in den Häfen regelnden Tarifverträge zu verlängern. Diese Verträge dürfen nicht vor dem 31. Dezember d. J. gekündigt werden.

Kurzer Verkehrsstreik in Hamburg. (ITF) Am Samstag den 1. Oktober hatte das gesamte Personal aller Verkehrsmittel der Hamburger Hochbahn-A.G. -- das sind: Hochbahn, Strassenbahn, Autobusse und Alsterdampfer -- die Arbeit niedergelegt. Der Streik wurde erklärt auf Grund einer unter den interessierten Arbeitern veranstalteten Urabstimmung, die mit 4000 gegen 200 Stimmen den Schiedsspruch ablehnte, der nicht nur die bisherigen Bezüge um 5% kürzen, sondern auch die Arbeitszeit ab 1. November auf 45 Stunden herabsetzen will. Die Tatsache, dass die 5%ige Lohnsenkung gleichzeitig mit einer Arbeitsstundenverkürzung durchgeführt werden soll, bedeutet für das Personal de facto eine 11%ige Einkommensverminderung.

Der Arbeitsminister rief die Parteien für den 3. Oktober zu einer Konferenz nach Berlin, um über den Schiedsspruch zu verhandeln. Da man auf dieser Konferenz zu keiner Übereinstimmung gelangte, hat der Arbeitsminister am 4. Oktober den Schiedsspruch für verbindlich erklärt. Nach dieser ministeriellen Entscheidung musste das Personal nachgeben und die Arbeit wieder aufnehmen.

Ein Kollektivvertrag für die Kraftfahrer in den Speditionsbetrieben von Brunn-Tschechoslowakei. (ITF) Vor kurzem wurde für die Kraftfahrer im Brünner Speditions-gewerbe ein Tarifvertrag abgeschlossen, wodurch ihnen der Achtstundentag garantiert wurde. Der wöchentliche Mindestlohn beträgt 260 Kč. In dem Vertrag ist ferner vorgesehen eine Entschädigung für Mittagessen, Neujahrgeld, Ferien von 6-10 Tagen; ferner ist vertraglich festgelegt, dass an 3 grossen Feiertagen im Jahr, wo nicht gearbeitet wird (1. Mai, 28. Oktober (Republiktag) und 25. Dezember), Zahlung des Lohnes erfolgt. Für andere Festtage, an denen gearbeitet wird, gilt eine besondere Lohnregelung. Bis zum 15. Oktober soll auch noch eine Vereinbarung über die Mehrarbeit und deren Vergütung getroffen werden.

Die neuen Massnahmen der Londoner Omnibusgesellschaft. (ITF) Über den Arbeitsstreit bei den Londoner Omnibus- und Transportunternehmen haben wir an dieser Stelle, sowie über dessen Ergebnis in der Oktober-Nummer unserer Monatszeitung berichtet. Die oben genannte Gesellschaft hat nun am 5. Oktober mit der Beschleunigung des Dienstes auf 21 Strecken begonnen. Der Grad der Beschleunigung hängt hauptsächlich ab von dem benutzten Wagentyp. Den neuesten 6-Zylinder-Omnibussen z. B. ist eine Fahrdienstbeschleunigung von 10 Minuten pro Stunde, den "NS"-4-Zylinder-Wagen eine solche von 5 Minuten pro Stunde auferlegt worden, während für die von den alten Fahrzeugen mit nicht elastischer Bereifung befahrenen Strecken noch der alte Fahrplan gilt.

Änderungen der Kraftverkehrsgesetzgebung in Frankreich. (ITF) Ab 1. April 1933 wird einer grossen Anzahl Hauptverkehrsstrassen das Vorfahrtsrecht auf Grund eines Erlasses eingeräumt. An den Kreuzungen solcher Strassen sollen besondere Zeichen aufgestellt werden. Die neuen Ladegewichts- und Geschwindigkeitsgrenzen haben wir in der letzten Nummer des Presseberichtes besprochen.

Nach einer Verordnung vom 1. August 1930 haben sich alle im öffentlichen Verkehr beschäftigten Kraftfahrer vor Ausstellung eines Führerscheines einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen; diese Bestimmung wurde jetzt auch auf die im Dienste der Privatindustrie stehenden Führer auf schweren Lastkraftwagen ausgedehnt.

Statt des bisherigen einen Lichtes müssen die Fahrzeuge künftig hinten mit 2 roten Lichtern versehen sein. Neu ist ferner, dass Fahrzeuge, die mehr als 2 m breit sind, durch eine Beleuchtungs-vorrichtung bei Nacht so erhellt sein müssen, dass ihre Umrisse deutlich sichtbar sind.

Feststellungen der englischen "Safety First" Association! (ITF) Diese Vereinigung, eine ähnliche Einrichtung wie die Verkehrswacht in Deutschland, hat eine Erhebung über die Hauptursachen der Strassenverkehrsunfälle durchgeführt. Dabei hat sich ergeben, dass bei 444 Unfällen im Juli und 507 im August 464, bzw. 529 Menschen, darunter 86, bzw. 102 Kinder, getötet wurden. Nach den in einem Bericht gemachten Feststellungen hätten 3/4 der Unfälle vermieden werden können, wenn nicht die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes ausser acht gelassen worden wären. Fast alle tödlichen Unfälle ereigneten sich in der Nähe grosser Städte und auf den Hauptverkehrswegen. Die Vereinigung hat ferner bekanntgemacht, dass die ihr von allen polizeilichen Stellen Grossbritanniens verschafften Angaben ausweisen, dass die Unfälle im zweiten Quartal 1932 nicht nur für London, sondern auch für das ganze Land einen Rückgang von $9\frac{1}{2}\%$ an Toten und von 2% an Verletzten, im Vergleich zum gleichen Zeitraum im Vorjahre zeigen. Nach amtlichen Feststellungen haben sich i. J. 1931 in England 165 112 Strassenverkehrsunfälle ereignet, die 6 031 Menschen das Leben kosteten.

BINNENSCHIFFER UND SEELEUTE

Bestrebungen zur Sanierung der Rheinschifffahrt. (ITF) Unter dem Druck der Schifffahrtskrise haben sich die Unternehmer aller an der Rheinschifffahrt beteiligten Länder zusammengefunden, um die Lage zu besprechen und geeignete Wege zur Bekämpfung der Krise zu suchen. Die Verhandlungen, die darüber seit einigen Wochen geführt werden, sollen demnächst abgeschlossen werden. Es wurden verschiedene Pläne zur Sanierung der Rheinschifffahrt besprochen, von denen der bemerkenswerteste der deutsche ist. Es soll ein Konsortium der Reedereien gebildet werden, das alle Schiffe, also auch die Fahrzeuge der Partikuliere, mietet. Man verspricht sich davon eine Belebung der Rheinschifffahrt.

Bezeichnend ist, dass die Unternehmer aller beteiligten Länder die Arbeiterfragen dabei nicht nur völlig ausser acht lassen, sondern auch einen Antrag auf die Einführung der Nacht- und Sonntagsruhe einmütig ablehnten. Die Rheinschiffer müssen deswegen die Pläne der Unternehmer mit Aufmerksamkeit verfolgen.

Notlage der holländischen Binnenschifffahrt. (ITF) Auf der kürzlich abgehaltenen Jahresversammlung des Zentralbüros für Rhein- und Binnenschifffahrt, Holland, wurde festgestellt, dass sich die holländische Binnenschifffahrt, diese von altersher wichtige Quelle des nationalen Reichtums, in sehr schlechter Lage befindet. Besonders die Kontingentierungspolitik der holländischen Regierung, sowie die Tarifpolitik der holländischen und deutschen Bahnen tragen die Hauptschuld daran. Es wurde u. a. auch darauf hingewiesen, dass die holländische Binnenschifffahrt bisher statistisch nicht genügend erfasst wurde, und dass die Binnenflotte auch unter normalen wirtschaftlichen Verhältnissen einen Ueberschuss an Laderaum aufweist.

Vorläufige Beilegung der Konflikte in der deutschen Seeschifffahrt, und in der deutschen Hochseefischerei. (ITF) (Bereits als Sonderbericht veröffentlicht.) Der Verband Deutscher Reeder hatte die Mantel- und Heuerverträge für die deutsche Seeschifffahrt zum 30. September gekündigt und einen Abbau der Heuern für die Mannschaften um rund 16 Prozent gefordert. Die Monatsheuer eines Vollmatsen sollte z. B. von RM. 103,- auf RM. 87,- herabgesetzt werden.

Ferner verlangten die Reeder eine Verschlechterung der Arbeitszeit durch die Beseitigung des 3-Wachensystems u.ä.m. Die Reeder erklärten von vornherein, dass sie unter keinen Umständen von ihren Abänderungsvorschlägen abgehen würden. Nach mehrtägigen Verhandlungen sahen sie jedoch ein, dass ihr ursprünglicher Standpunkt nicht zu halten war. Sie stellten dann die vier nachfolgenden Forderungen auf: 1. Erhöhung der Tonnage von 100 auf 400 BRT (bisher galt der Vertrag für alle Schiffe von 100 BRT und mehr); 2. Einführung neuer, d.h. ausgedehnter Fahrtgrenzen; 3. Einschränkung des 3-Wachensystems; 4. Abbau der Heuern sowie der übrigen geldlichen Bezüge. Da die Arbeitnehmervertreter sich weigerten, diese Vorschläge als Verhandlungsgrundlage zu akzeptieren, wurden die Verhandlungen am vierten Tage mittags abgebrochen. Die Reeder riefen den Schlichter in Hamburg an, der am 30. September, nachmittags 4 Uhr, die beiden Parteien zu Verhandlungen einlud. In der Nacht auf den 1. Oktober wurde die folgende Vereinbarung getroffen:

Die bestehenden Mantel- und Heuertarife nebst Zusatzverträgen bleiben in Geltung. Sie können mit einmonatiger Frist erstmalig zum 30. November 1932 gekündigt werden.

Der Konflikt in der Hochseefischerei nahm einen andern Verlauf. Der Tarifvertrag für die Hochseefischerei wurde zum 31. Oktober gekündigt. Die Reeder sandten jedoch keine Forderungen ein, da sie einstweilen den Wortlaut der Notverordnung der Regierung abwarten wollten. Es stellte sich jedoch heraus, dass die Notverordnung auf die Hochseefischerei keine Anwendung finden sollte. Wegen der Verhandlungen in der Seeschifffahrt war es nicht möglich, die Verhandlungen aufzunehmen, weshalb die Reeder vorschlugen, die Verträge um einen Monat zu verlängern. Dieses Angebot wurde jedoch von den Arbeitnehmern abgelehnt, weil eine solche Verlängerung den Interessen der Arbeitnehmer zuwiderlaufe. Sie schlugen vor, die Verträge als nicht gekündigt zu betrachten und sie deshalb um ein halbes Jahr zu verlängern. Weil die Reeder in der Hochseefischerei keine zustimmende Antwort gaben, wurde der Streik für alle Fischereidampfer proklamiert. Der Gesamtverband bat die I.T.F. zu verhindern, dass deutsche Fischdampfer ihren Fang in ausländischen Häfen löschen würden und den Besatzungen anheimzugeben, nach Deutschland zurückzukehren. Diesem Verlangen wurde sofort stattgegeben. Die Bemannungen der sich in englischen und holländischen Häfen befindenden Fischereidampfer wurden davor gewarnt, den Fang zu löschen. Die Kollegen im holländischen Fischereihafen Ymuiden verhängen sofort die Blockade über die deutschen Dampfer, und die Hafendarbeiter in diesem Hafen verweigerten sich, die Entladung des Fanges vorzunehmen. Der englische Transportarbeiterverband traf ähnliche Massnahmen. Der Streik dauerte jedoch nur einige Tage. Es kam eine Vereinbarung zustande, auf Grund deren der Manteltarif bis 31 Januar 1933 und der Heuertarif bis 31 Dezember 1932 verlängert wurden.

Vorläufig ist es den Reedern also nicht gelungen, ihren Willen durchzusetzen. Wir sind davon überzeugt, dass die vorläufig erzielten Resultate den Kampfeswillen der deutschen Kameraden so sehr verstärken werden, dass sie auch bei der nächsten Gelegenheit imstande sein werden, die Forderungen ihrer Arbeitgeber entschieden zurückzuweisen.

Konflikt im Hafen von Ymuiden (Holland). (ITF) Seit einiger Zeit drohte im Hafen von Ymuiden ein Konflikt wegen des Fehlens einer Regelung über die Zahl und die Arbeitsbedingungen der Löscher der diesen Hafen anlaufenden englischen Fischdampfer. Was die Zahl betrifft, so genügen nach Ansicht der englischen Reeder für die Löschung eines Fischdampfers 4 Löscher und ein Tallymann, während die Arbeiternehmer 7 Löscher und einen Tallymann für erforderlich halten. Im Laufe der Verhandlungen haben sich die Arbeitnehmervertreter einverstanden erklärt mit einem Kompromissvorschlag, der 6 Löscher und einen Tallymann vorsieht. Gegenüber der starrsinnigen Haltung der englischen Reeder beschlossen die Organisationen, die Löschung des Fischfanges zu verweigern. Als diese Drohung am 14. Oktober bei zwei englischen Schiffen verwirklicht wurde, gaben die Reeder nach und erklärten sich mit dem Kompromissvorschlag einverstanden. Dieser Vorschlag bleibt bis zum 31. Dezember des Jahres in Anwendung.

Seeleuteastreik in Marseille. (ITF) Am 7. Oktober ist in Marseille von der Besatzung des Paketbootes "Angkor", der "Messageries Maritimes" (Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Verkehr von Marseille nach der Türkei, Ägypten, China u. a. Ländern des Orients) der Streik erklärt werden. Die Gesellschaft hatte beschlossen, die den Seeleuten für den ihnen durch den Geldwechsel in den orientalischen Häfen entstehenden Schaden gezahlte Sonderprämie aufzuheben, was für die Seeleute eine fühlbare Einkommensverminderung bedeutet. Mehrere andere Besatzungen legten daraufhin die Arbeit gleichfalls nieder. Durch die energische Haltung der Seeleute gelangte man am 11. Oktober in einer in Paris bei dem Minister der Handelsmarine geführten Besprechung zu einer Übereinstimmung. Danach bleibt der status quo bis zum 10. Februar 1933 aufrechterhalten. Vor diesem Termin sollen Verhandlungen im Schifffahrtsministerium stattfinden über die genauere Festsetzung von Zuschlagstaxen -- denen man im Prinzip zugestimmt hat --, die die obengenannte Wechselverlustprämie ersetzen sollen. Der Minister wird bei der Gesellschaft vorstellig werden zur Wahrung der Interessen des streikenden Personals, damit keine Massregelungen stattfinden.

Anmusterungsverbot. (ITF) Die kürzlich gegründete holländische Reederei "Atlantische Scheepvaartmaatschappij" versucht, Offiziere und Seeleute anzumustern gegen eine Heuervergütung, die viel niedriger ist als die in Holland geltenden Taxen. Verschiedene holländische Zeitungen haben die Mitteilung veröffentlicht, diese Gesellschaft werde von den Offizieren selbst betrieben. Diese Mitteilung entspricht nicht der Wahrheit. Die Kontaktkommission der Arbeitnehmerorganisationen in der Kauffahrt hat den Mitgliedern der angeschlossenen Organisationen die Anmusterung bei dieser Reederei verboten.

Warum wechseln deutsche Grosssegelschiffe die Flagge? (ITF) In letzter Zeit ist eine grosse Anzahl deutscher Segelschiffe nach dem Ausland, besonders nach Finnland, verkauft worden. Die deutschen Reeder können wegen der "hohen Heuer" an diesen Schiffen nicht verdienen, während -- wie die deutsche Zeitschrift "Hansa" erklärt -- die finnischen Reeder auch heute noch gut mit diesen Schiffen verdienen. Was sagen die finnischen Reeder hierzu?

Nach einer Aufstellung in der "Hansa" würde der deutsche Reeder für ein Segelschiff 3600,- RM monatlich an Heuern verwenden müssen, während der finnische Reeder nur 942,- RM zu verwenden braucht. Diese Behauptung ist vielleicht übertrieben, aber ein Körnchen Wahrheit beinhaltet sie doch.

Es ist notwendig, dass die Seeleute aller Länder sich einsetzen für die Erlangung einer internationalen Mindestheuer.

Berichtigung.

Auf Seite 3 in der 4. Notiz steht, dass die Sitzung des Unterausschusses vom 8. bis 10. Oktober in Genf stattgefunden hat. Dies soll heissen am 8. Oktober.

Anhang.

Im Anhang veröffentlichen wir eine Erhebung über den deutschen Gesamtverband im Jahre 1931. Dieser Anhang wird nur den angeschlossenen Organisationen und den Redakteuren der Fachblätter übersandt.