

PRESSEBERICHT

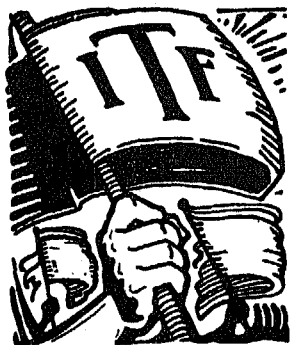
TELEGRAMM-ADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM
SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61
FERNSPRECHER 80186

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

No. 25

9. Dezember 1935

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

EISENBÄHNER.

Die Forderungen der englischen Eisenbahner. (I.T.F.) Das Nationale Lohnamt hat sich am 26. November von neuem mit der Forderung der Eisenbahnerorganisationen auf Wiederherstellung der früheren Löhne beschäftigt. Die Gesellschaften haben in dieser Sitzung unter Berufung auf statistische Daten geltend gemacht, dass die wirtschaftlichen Verhältnisse der Bahnbetriebe die verlangten Lohnerhöhungen nicht gestatten würden. Die Gewerkschaftsvertreter erklärten sich mit einem Vorschlag, wonach das statistische Material auf seine Richtigkeit hin geprüft werde, einverstanden. Die Angelegenheit bleibt einstweilen bis zur nächsten Sitzung beruhen.

Die Löhne der Aushilfsarbeiter bei den belgischen Eisenbahnen werden erhöht. (I.T.F.) Rückwirkend ab 1. November 1935 werden die bei der Belgischen Landesgesellschaft der Eisenbahner beschäftigten Hilfsarbeiter um 10% erhöht. Man beschäftigt sich zurzeit eingehend mit der Frage, welche Lohnsätze für die neu einzustellenden Hilfsarbeiter gelten sollen.

Neuregelung der Gehälter und Löhne der schweizerischen Eisenbahner. (I.T.F.) Die schweizerische Bundesregierung hat jetzt ihre Vorschläge über den beabsichtigten weiteren Lohn- und Gehaltsabbau näher präzisiert. Sie übertreffen allerdings die schlimmsten Erwartungen. Am 30. Oktober und 11. November haben mit Vertretern der in Betracht kommenden Personalorganisationen (es handelt sich um das Personal bei den schweizerischen Bundesbahnen, die Eigentum des Staates sind) Konferenzen stattgefunden, diese waren aber nur vorläufiger Natur. Die Regierung hat sich darauf beschränkt, zu erklären, dass 20 Millionen Franken eingespart werden müssten, Genaueres über die Verteilung dieser Summe hat sie aber nicht verlauten lassen. Die Personalvertreter wiesen darauf hin, dass es ihres Erachtens ungerechtfertigt sei, einer Bevölkerungsschicht derartige Lasten aufzubürden. Der Bundesrat scheint nun dieser Auffassung nicht im geringsten Rechnung getragen zu haben, denn seine endgültigen Vorschläge sind so weitgehend, dass man wahrhaftig von einer Provokation sprechen kann. Die vorgesehenen Verschlechterungen sind: eine Steigerung des bisherigen Lohnabbaus von 7% auf 15%; Durchführung dieser Massnahme bei allen Bediensteten mit einem Gehalt von über 1400 Franken jährlich (bisher waren 1600 Franken abzugsfrei); entsprechende Herabsetzung aller Prämien und Zulagen, ausgenommen die Ortszuschläge und Familienzulagen; entsprechende Herabsetzung der Leistungen der eidgenössischen Versicherungskasse und der Pensions- und Hilfskasse der Schweizerischen Bundesbahnen. Diese Massnahmen haben zu bedeuten, dass die Regierung ausser den im Jahre 1933 durchgeführten Herabsetzungen, auf Kosten des Personals insgesamt 22,3 Millionen Franken, d. s. 16 2/3% einsparen will.

Unter dem Staatspersonal herrscht begreiflicherweise grosse Unzufriedenheit. Die Verantwortung für etwaige Komplikationen trägt zweifelsohne die Regierung, weil diese, obgleich ihr der Standpunkt der in ihrem Dienste Stehenden bekannt ist, demselben keine Rechnung trägt.

Der Föderativverband der Angestellten veranstaltet ab 1. Dezember in allen Städten des Landes Kundgebungen gegen die Anträge der Regierung.

Am 25. November hielt der Föderativverband eine ausserordentliche Delegiertenversammlung, an der Delegierte aus dem ganzen Lande teilnahmen und die durch die Regierungsbeschlüsse entstandene Lage ernstlich geprüft wurde. Die Versammlung nahm eine lange Entschliessung an, in der dem Bundesrat Wortbruch vorgeworfen und seine Haltung schwer kritisiert wird. Es wird in der Entschliessung verlangt, dass die bundesrätlichen Anträge in einer ausserordentlichen Januarsession des Parlaments gründlich überprüft werden.

Die polnischen Eisenbahner kämpfen um ihre Löhne. (I.T.F.) Die vor einigen Wochen eingesetzte neue Regierung in Polen hat vom neugewählten Scheinparlament Vollmachten bekommen, Massnahmen zu treffen, um das Staatsbudget ins Gleichgewicht zu bringen. Als erste dieser Massnahmen bereitet die Regierung Verordnungen vor, wonach die Bezüge der Staats- und Gemeindebediensteten sowie die Pensionen einschneidend gekürzt werden sollen. Insgesamt würde es sich um Kürzungen um 7 bis 20% handeln. Auch die Eisenbahner werden von diesen Massnahmen betroffen.

Diese Politik der Regierung hat unter den öffentlichen Bediensteten, auch den Eisenbahnern, grosse Entrüstung hervorgerufen. Die Eisenbahner haben unter der Führung des uns angeschlossenen Eisenbahnerverbandes in einigen Eisenbahnzentren grosse Protestversammlungen veranstaltet, an denen Tausende Personen teilgenommen haben. Auf allen Versammlungen wurde die Aufrechterhaltung der jetzt geltenden ohnehin schon niedrigen Bezüge gefordert. In den Eisenbahnwerkstätten von Warschau haben die Eisenbahnarbeiter am 20. November zum Zeichen des Protestes einen dreistündigen Streik durchgeführt.

Bemerkenswert ist, dass nicht nur die freigewerkschaftlich organisierten, sondern auch unorganisierte und in regierungsfreundlichen Verbänden organisierte Eisenbahner an den Protestaktionen teilnehmen.

Amerikanische Eisenbahngesellschaft unterzeichnet einen neuen Vertrag. (I.T.F.) Vor kurzem ist für die bei der Denver and Rio Grande Western Railroad beschäftigten Werkstätten- und Lokomotivschuppenbediensteten ein neuer Kollektivvertrag abgeschlossen worden. In diesem Vertrag sind verschiedene Verbesserungen vorgesehen. Er lehnt sich an den von der Eisenbahnabteilung des amerikanischen Gewerkschaftsbundes ausgearbeiteten Mustervertrag an und umfasst ca. 6 000 Personen. Der frühere Vertrag ist mit einer gelben Gewerkschaft (company union) abgeschlossen worden, im vorigen Jahre aber sind fast alle Mitglieder dieser Organisation der freien Gewerkschaft beigetreten, was zu dem bereits angedeuteten Erfolg führte. Der neue Vertrag ist am 16. November in Kraft getreten. Jedem beteiligten Bediensteten wird ein Exemplar des gedruckten Vertrages ausgehändigt.

Die Personalgewerkschaft der Ostindischen Eisenbahn anerkannt. (I.T.F.) Die der all-indischen Eisenbahner-Föderation (Mitglied der I.T.F.) angeschlossene Gewerkschaft des Personals der Ostindischen Eisenbahn ist von der Direktion anerkannt worden. Diese hat dabei zur Bedingung gemacht, dass die Organisation auch weiter amtlich eingetragen sein müsse, dass sie das Gewerkschaftsgesetz und in loyaler Weise die Beschlüsse des Aufsichtsrats der Eisenbahn einhalte. Andererseits käme sie in den Genuss gewisser Vorteile. Den Gewerkschaftsbeamten werde das Recht eingeräumt, mit der Direktion Verhandlungen zu führen und in gewissen Fällen werde ihnen auch Freiheit gewährt.

Die amerikanischen Eisenbahner fordern Sozialisierung der Eisenbahnen. (I.T.F.) In einer langen Entschliessung haben sich die Vorstände der bedeutendsten Eisenbahnerverbände der Vereinigten Staaten für die Sozialisierung der Eisenbahnen ausgesprochen. Sie verlangen, dass die Eisenbahnen von der Bundesregierung übernommen werden und dass diese eine Körperschaft mit dem Betrieb betraue. Die Eisenbahnen befinden sich infolge der Wirtschaftskrise in einer derart schwierigen Lage, dass der Staat hat einschreiten müssen und man nimmt an, dass dies noch viele Jahre lang der Fall sein wird. Die Ursache hiervon ist darin zu suchen, dass die Banken und die Hochfinanz bei den Eisenbahnen den Haupteinfluss haben, was in einer recht beschränkten Eisenbahnpolitik zum Ausdruck kommt, bei der man nur auf hohe Dividenden abzielt. Die Eisenbahnen, welche durch die Krise keine Reserven bilden konnten, wurden sämtlicher Mittel entblösst und die Banken lehnten die Gewährung weiterer Kredite ab. So sind die Eisenbahnen

gezwungen worden, ihre Ausgaben auf ganz ungerechtfertigte Weise einzuschränken. Wenn es nicht bald zu einer Änderung kommt, wird die Lage wirklich ernst. Das Material und die Strecken sind ungenügend unterhalten und das Personal wird zu Hunderten entlassen. Unter solchen Umständen haben die amerikanischen Eisenbahner eingesehen, dass die einzige Möglichkeit zur Überwindung der Schwierigkeiten -- im Interesse des Personals sowohl als desjenigen der Allgemeinheit -- in einer alsbaldigen Sozialisierung der Eisenbahnbetriebe liegt.

Neue Arbeitsregelung bei den argentinischen Eisenbahnen. (I.T.F.) Für das Eisenbahnpersonal der argentinischen Republik ist auf dem Verordnungswege eine neue Arbeitsregelung getroffen worden. Die neue Regelung bedeutet mehrere Verschlechterungen, da in einer ganzen Reihe von Fällen die tägliche Arbeitszeit verlängert und die Ruhepausen, auch die wöchentliche Ruhezeit, verkürzt worden sind. Durch die Verordnung werden Zustände geschaffen, wodurch die Nachtarbeit dauernd so eingeführt werden kann, dass sie nicht als solche angerechnet wird. Ferner wurde eine neue Dienststelle, u. z. die eines Generalassistenten geschaffen (d. i. ein Bediensteter, der die Arbeit eines stellvertretenden Bahnhofsvorstehers, eines Telegraphisten, eines Kanzleibeamten, Rangierbediensteten, Putzers u. dgl. in sich vereinigt) und durch diese Neuerung werden die im Personalstatut grundsätzlich vorgesehenen Spezial-Dienststellen aufgehoben. Damit erkennt die Verordnung die von den Gesellschaften vorgeschlagenen Lohn- und Gehaltsstufen an, ohne dass man den Personalgewerkschaften Gelegenheit gegeben hätte, ihre Auffassungen geltend zu machen. Sie gibt ferner Ermächtigung zu einer neuen Einteilung der Bahnhöfe usf.

Eine Delegation der Hauptvorstände der beiden argentinischen Eisenbahnerorganisationen ist am 30. Oktober beim Präsidenten der Republik mit einer Protestnota gegen das neue Dekret vorstellig geworden, allem Anschein nach ist aber die Regierung nicht geneigt, Zugeständnisse zu machen.

Das neue Eisenbahnregime in Spanien. (I.T.F.) Am 18. Oktober d. J. hat die mit dem Studium der Grundlagen eines neuen Eisenbahnregimes in Spanien beauftragte parlamentarische Kommission ihre Vorschläge gemacht. Nach diesen, 15 Punkte umfassenden Vorschlägen soll die Eisenbahnordnung aus dem Jahre 1924 ausser Kraft gesetzt werden. Das System der Höchstattarife wird beibehalten, die früheren Höchstsätze werden aber um 33% erhöht, was den Steigerungen von 15% in den Jahren 1918 und 1934 und von 3% für das Personal bestimmt, entspricht. Die Kommission schlägt ferner eine Ermässigung der Verkehrssteuer von 25 auf 10% vor. In bezug auf die Arbeitszeit wird vorgeschlagen, die jetzt übliche Berechnungsart bei den Aufsichtsbeamten und den im Wachdienst Beschäftigten aufzuheben, ohne dass dies jedoch Personalentlassungen mit sich brächte. An den andern Grundlagen, die die Konzessionen, die Betriebsart, die finanziellen Lasten usf. betreffen, ist das Personal mehr indirekt interessiert. Da 4 Minoritätsberichte vorliegen, ist es möglich, dass sich bei Behandlung der Angelegenheit im Parlament noch Schwierigkeiten ergeben.

SONSTIGE TRANSPORTARBEITER.

Lohnerhöhung für das Strassenbahn- und Fahrdrabtbuspersonal in London. (I.T.F.) Den Führern und Schaffnern beim Strassenbahn- und Fahrdrabtbusbetrieb des Londoner Verkehrsamtes ist dieser Tage eine Lohnerhöhung von 2 s. pro Woche gewährt worden. Im Oktober 1936 wird eine weitere Erhöhung in selber Höhe folgen. In den Genuss dieser Errungenschaft des englischen Transportarbeiterverbandes kommen 11 000 Beschäftigte; die Erhöhung macht eine Verbesserung ihres jährlichen Verdienstes um £ 120.000 in zwei Raten aus. Der jetzige Verdienst eines Londoner Führers und Schaffners in einer normalen Arbeitswoche schwankt zwischen einem Mindestsatz von 67 und einem Höchstsatz von 76 shilling.

Die Schwierigkeiten des Strassenbahnpersonals von Reichenberg -- Tschechoslowakei. (I.T.F.) Das Reichenberger Gebiet ist von der Wirtschaftskrise besonders schwer betroffen und der Strassenbahnbetrieb in der Stadt Reichenberg arbeitet schon seit Jahren mit Verlust. 1934 schien es, als bessere sich die Lage, aber schon im ersten Halb-

jahr 1935 wurden alle Hoffnungen zerstört. Man macht sich darauf gefasst, dass im Jahre 1936 den 6,4 Millionen K \ddot{c} . betragenden Ausgaben an Einnahmen nur 5 Millionen gegenüberstehen werden. Ohne einschneidende Massnahmen kann der Betrieb nicht aufrecht erhalten werden. Ein Stadtrat hat neulich empfohlen, die Strassenbahnen zu verpachten, aber nach Ansicht der Personalgewerkschaft würden dadurch die Zustände auch nicht besser. Die Gewerkschaft steht auf dem Standpunkt, dass zunächst einmal die Stadt auf die erhobenen Fahrkartengebühren, die ihr jährlich ca. 420 000 K \ddot{c} einbringen, verzichten und ferner 11 Prozent Fahrkilometer eingespart werden sollten. Durch eine solche Massnahme würde das Arbeitspensum beträchtlich verringert; nach Ansicht der Gewerkschaft wäre dann eine Verkürzung der Arbeitszeit auf durchschnittlich 44 Stunden pro Woche notwendig. Es müsste dann ein teilweiser Lohnausgleich auf der Basis von 46 Lohnstunden (statt 48) geschaffen werden. Das Personal würde ein weiteres Opfer von 2 Stunden auf sich nehmen, damit keine Personalentlassungen erfolgen. Die Gewerkschaft trat an den Stadtrat mit einer Reihe praktischer Vorschläge heran. Letzter hat, wie es scheint, soviel Einsicht, dass er von Entlassungsvorschlägen Abstand nimmt und allmählich überzähliges Personal durch Pensionierung von über 60 Jahre alten Personen reduziert.

Lohnerhöhung für das Londoner Vororts-Omnibuspersonal. (I.T.F.) Am 2. Dezember hat der englische Transportarbeiterverband mit dem Londoner Verkehrsamt eine Vereinbarung abgeschlossen, auf Grund welcher dem Fahrpersonal der Omnibusse und Touristenwagen der Vorortslinien eine Lohnerhöhung von 2 s. wöchentlich ab der ersten Zahltagswoche des Januar und weiteren 2 s. ab der ersten Woche des November 1936 zugesprochen wurde. Die Garagenarbeiter erhalten 1/4 d. Aufbesserung des Stundenlohns im Januar und eine gleiche Erhöhung im Juli. Der unterbrochene Dienst soll auf ein Mindestmass beschränkt und dafür eine besondere Entschädigung gewährt werden. Auch in bezug auf den jährlichen bezahlten Urlaub ist eine Verbesserung erzielt worden. Ab 1936 wird den Fahr- und Garagenbediensteten bei den fraglichen Linien ein 12tägiger bezahlter Urlaub gewährt. Diese Bestimmung galt bereits für das gesamte im Stadtverkehr beschäftigte Fahrpersonal.

Aktionen zur Einschränkung der Arbeitszeit für Chauffeure. (I.T.F.) Während andere Arbeitergruppen schon längst im Genusse der 48-stündigen Arbeitswoche sind, müssen die Kraftfahrer in vielen Ländern noch stets allzulange Tage arbeiten.

Nun wurde in Holland dem Parlament ein Gesetzentwurf unterbreitet, um Übermüdung von Kraftfahrern bei der Ausübung ihres Dienstes zu verhüten. Bei der Begründung der Vorlage wiesen der Minister für soziale Fürsorge und der Verkehrsminister darauf hin, dass anfänglich versucht worden sei, die Frage der Arbeitszeit in Anlehnung an das allgemeine Arbeitszeitgesetz zu regeln, bei näherer Betrachtung habe sich aber herausgestellt, dass auf Grund des Gesetzes keine befriedigende Regelung getroffen werden könne. Es sind für die einzelnen Kraftfahrergruppen noch besondere Arbeitszeitvorschriften zu erlassen.

Die Vorlage bestimmt, dass die Arbeitszeit der Berufskraftfahrer höchstens 10 Stunden täglich und 55 Stunden wöchentlich -- von Ausnahmefällen abgesehen -- betragen darf. Für die unter die Gruppe "Herrenfahrer" (Privatchauffeure) fallenden Kraftfahrer ist vorläufig nicht beabsichtigt, eine Regelung über die eigentliche Fahrzeit zu treffen; es dürfte höchstens ein Verbot ergehen, wonach ein Auto nicht länger als eine gewisse Anzahl Stunden ohne Unterbrechung bedient werden darf. Nach dem Gesetzentwurf sollen auch entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, um die Einhaltung des Gesetzes durch eine geeignete Kontrolle zu gewährleisten.

Auch in Belgien wird eifrig für eine ausreichende Garantie gegen die übermässige Ausbeutung der Kraftfahrer gearbeitet. Dort besteht bereits eine besondere Gesetzgebung, sie ist aber nicht einheitlich. Es gelten für den Kraftdroschkenbetrieb von Garagen und die stationierenden Droschken verschiedene Arbeitszeitbestimmungen, die derart sind, dass sie von den Arbeitgebern aufs schlimmste missbraucht werden. Nach einem Erlass vom 5. März 1923 darf die Arbeitszeit in einem Halbjahr 1200 Stunden (von der täglichen Arbeitszeit ist keine Rede) nicht überschreiten! Auf Grund dieses Textes kann ein Autohalter einen Chauffeur 24 Stunden im Tag beschäftigen, wenn

ihm dies einfällt. Sind die 1200 Stunden zurückgelegt, so wird der Arbeiter kurzerhand aufs Pflaster geworfen und ein neuer wird eingestellt, der die neue Reserve von 1200 Stunden abschinden muss. Der Hauptvorstand des belgischen Transportarbeiterverbandes hat sich ernstlich mit diesen Missständen befasst und beschlossen, sich mit seinen Forderungen an den Verkehrsminister zu wenden. Zunächst soll eine einheitliche Regelung für alle Verkehrsbetriebe, u. z. die Möbeltransportgeschäfte, Speditionsfirmen, die Garagen- und stationierenden Kraftdroschenbetriebe geschaffen werden. Im Jahr dürfen höchstens 100 Überstunden, bei einem täglichen Höchstmass von 2 Stunden, geleistet werden. Als wirkliche Arbeitszeit ist die Zeit anzusehen, während welcher der Führer bei seinem Wagen bleiben muss, entweder um ihn zu lenken oder ihn zu bewachen. Um ihn vor zu grosser Übermüdung während der Fahrt zu schützen, soll nach 5 Stunden Arbeit eine einstündige Ruhepause eingeschaltet werden. Der Verband gibt ferner in Erwägung, zum Zwecke einer wirksamen Kontrolle jeden Unternehmer zu verpflichten, für jedes Fahrzeug ein Kontrollheft einzuführen, in dem die Nummer des Fahrzeuges, der Name des Führers, Stunde und Ort der Abfahrt und Ankunft am Bestimmungsort und Zeitpunkt der Rückkehr vermerkt werden, welches Heft der Polizei und sonstigen amtlichen Stellen oder Personen jederzeit auf Verlangen vorzuzeigen ist.

Hafenarbeiterstreik in den Vereinigten Staaten. (I.T.F.) Seit mehreren Wochen schon stehen die Arbeiter der Häfen des Golf von Mexiko im Streik. Sie sind bei der "International Longshoremen Association" (Organisation der nordamerikanischen Hafenarbeiter) organisiert, die versucht, auch in den Häfen des Golf von Mexiko -- nach den vor kurzem in den Häfen am Pazifik und Atlantik erzielten günstigen Resultaten -- den Abschluss eines Tarifvertrages durchzusetzen, um sich für eine Verbesserung der Lohn- und sonstigen Arbeitsbedingungen der fraglichen Arbeitnehmer bemühen zu können. Die Unternehmer versuchen durch Einstellung Unorganisierter, die Streikaktion zum Scheitern zu bringen und es kam zu verschiedenen blutigen Zusammenstössen mit den Streikbrechern. Die Hafenarbeiter des Pazifik, die vom Newyorker Hafen und andern Häfen am Atlantik versuchen ihrerseits, den Streikenden beizuspringen, indem sie alle von Häfen am Golf von Mexiko her kommenden Fahrzeuge, die mit Streikbrechern bemannt wurden, boykottieren.

SEELEUTE.

Eröffnung der Vorbereitenden technischen Seeschiffahrtskonferenz in Genf. (I.T.F.) Beim Schreiben dieser Zeilen hat die am 25. November d. J. eröffnete Vorbereitende Konferenz der gelegentlich der Internationalen Arbeitskonferenz im Herbst 1936 abzuhaltenden Tagung für Seeschiffsfragen ihre Arbeiten noch nicht beendet. Es ist indessen schon so viel dort diskutiert worden, dass man mit ziemlicher Sicherheit voraussagen kann, wie sie ablaufen wird. Einige vorläufige Angaben dürften von Interesse sein. Von den 24 eingeladenen Ländern (Seeschiffahrtsländer mit einer Handelsmarine von über 250.000 t) haben sich 16 auf der Konferenz vertreten lassen. Zwei Länder sind durch ihre Abwesenheit besonders aufgefallen: Italien und Russland. Italien richtete an die Konferenz einen Brief, der keine eigentliche Entschuldigung darstellt, sondern in dem der Hoffnung Ausdruck gegeben wird, dass die Länder, die bisher die Einführung anständiger Arbeitszeitbedingungen und einer ausreichenden Bemannungsskala verhindert haben, diesmal dem guten Beispiele Italiens Folge leisten möchten. Dieser Brief ist offenbar gegen die Engländer gerichtet. Eine weitere Folge der Sanktionen! Es wäre allerdings mutiger gewesen, man hätte einen Vertreter nach Genf geschickt, aber die Italiener brauchen ohnehin schon so viel Courage....

Was Russland betrifft, so haben wir damals, als der Verwaltungsrat des I.A.A. beschlossen hat, wieder die Frage der Arbeitszeit an Bord auf die Tagesordnung zu setzen, geschrieben, dass die Position der Arbeiter durch den Beitritt Amerikas und Russlands zur Internationalen Arbeits-Organisation günstiger werde. In bezug auf Amerika hat sich unsere Voraussage bewahrheitet, Russland ist aber nicht auf seinem Posten. Es liefen allerhand Gerüchte über die Vertretung bzw. das Fernbleiben Russlands. Der einzige Anhänger der I.S.H. auf der Konferenz (der technische Berater Hegner vom dänischen Heizerverband) hat uns erklärt, die Russen kämen ganz bestimmt. Wie dem auch

sei, es ist kein einziger russischer Delegierter aufgetaucht; es haben sie daran zweifelsohne gewisse aussenpolitische Erwägungen gehindert.

Die ersten 3 Konferenztage vergingen fast ausschliesslich mit der Besprechung des einzuschlagenden Verfahrens. Die englische Regierung wollte das Problem so behandelt wissen, als sei noch nie zuvor von der Arbeitszeit zur See gesprochen worden und die Reeder taten nichts anderes, als sich mit ihnen restlos einverstanden zu erklären. Das I.A.A. hatte ein Weissbuch ausgearbeitet; die Seeleute hatten ihrerseits Vorschläge formuliert. Dies veranlasste den englischen Regierungsvertreter, über Nacht eine Art Fragebogen aufzustellen, der jedoch nach seiner Erklärung weder für die englische Regierung, noch sonst jemanden, nicht einmal für ihn selber, bindend sein sollte.

Schliesslich beschloss die Konferenz, dass sich die Debatte an den vom I.A.A. ausgearbeiteten Text sowie die übrigen eingereichten Vorschläge anlehnen müsse. Vom Fragebogen wurde überhaupt nicht mehr gesprochen und das Weissbuch des I.A.A. wurde nur von Zeit zu Zeit erwähnt. Gerade die Reeder wollten seinerzeit um jeden Preis eine technische Konferenz (offiziöse Bezeichnung). Die Seeleute waren nicht für diese vorbereitende Konferenz und hielten den Unternehmerantrag nur für ein Verschleppungsmanöver. Die Erfahrung hat nun gezeigt, dass die Seeleute recht hatten, denn ausser ihrer rein negativen Kritik wussten die Reeder überhaupt nichts zu sagen. Der norwegische Reeder Odfjell lag tagelang im Geschirr und seine Witzigkeit war so gekünstelt, dass einen eine Langeweile überfiel, die schlimmer war als kaltes Fieber. "C'est le ridicule qui tue" (das Lächerliche tötet), aber in diesem Falle fiel das Lächerliche auf ihn selber zurück.

Die Seeleute haben energisch und geschickt ihre Vorschläge auf Einführung des Achtstundentages, der 48-Stunden-Woche, des Drei-Wachensystems und einer entsprechenden Bemannungsskala vertreten, während sich die Reeder darauf beschränkten, Einzelheiten zu kritisieren und zu erklären, dass sie keine internationale Regelung wünschten. Bis auf einige wenige Ausnahmen verharreten die ganze Zeit die Regierungsvertreter in Stillschweigen.

Während sich die Arbeitnehmervertreter einig waren, gab es unter den Reedern Abtrünnige. Die amerikanischen, französischen und japanischen Reeder nämlich waren für die Einführung des Achtstundentags und des Drei-Wachensystems wenn auch mit einigen Abweichungen zu haben ^{und} von den Regierungsvertretern ergriffen die Vertreter Frankreichs und Amerikas offen Partei für die Arbeiter. Dies gibt der Vermutung Raum, dass die Regierungen der Länder mit sozialistischen Ministern diese Ansicht teilen. Der Stein des Anstosses ist eigentlich die englische Regierung, die, statt als Vertretung der wichtigsten Seeschiffahrt treibenden Länder der Welt bei der Debatte führend zu sein, sich in Schweigen hüllte.

Der Bericht über die Arbeitszeit und die Bemannungsskala kann nicht viel anderes werden als ein Spiegelbild der Debatte, wobei natürlich die Arbeitnehmergruppe mit ihren Diskussionen den Hauptplatz einnehmen wird. Gegen die Reeder, die zuhause geltend machen, die Arbeitszeitfrage müsse international geregelt werden, in Genf aber auf ihrer nationalen Selbständigkeit bestehen, sind heftige Vorwürfe erhoben worden. Einige Seemannsvertreter nun haben rund heraus erklärt, dass sie sich nicht bemogeln lassen und dass sie, wenn es not tut, den Kampf zuhause ausfechten, wenn es zu keiner internationalen Regelung kommt.

Auf jeden Fall wird 1936 die Entscheidung fallen und bis dahin wird eine grossangelegte nationale und internationale Kampagne geführt. Die Aufgabe der Seemannsorganisationen wird erleichtert dadurch, dass die Reeder auf dieser "technischen" Konferenz ihrer Aufgabe keineswegs gewachsen waren. Der "unabhängige" Reeder von dazumal scheint, das steht fest, wenig hinzugelernt zu haben. Es muss den Regierungen zu denken geben, dass das "Haupt-Argument" der Reeder stets war: es ist unmöglich.

Guter Wille, sozialer Instinkt, an all dem gebricht es den Reedern. Wenn diese Voraussetzungen nicht gegeben sind, bleiben nur zwei Auswege: Zwang oder Kampf, offen.

Drohender Seemannsstreik in Japan. (I.T.F.) Der Tagespresse zufolge droht in der japanischen Seeschifffahrt ein Generalstreik auszubrechen. Veranlassung dazu gäbe die Weigerung der Reeder, die reorganisierte Seemannsorganisation anzuerkennen. Auf Weisung des Seemannsverbandes sind bereits die Besatzungen einiger Fahrzeuge einer Reederfirma an Land gegangen. Diese hat darauf mit der Stilllegung ihrer 13 Schiffe geantwortet.

Streik der australischen Seeleute. (I.T.F.) Wegen einer Differenz, hauptsächlich über die Arbeitszeit und die Überstundenvergütung, ist in der australischen Seeschifffahrt ein Streik ausgebrochen. Die Mannschaften einer gewissen Anzahl Schiffe haben die Arbeit niedergelegt. Die Regierung hat die Schiffsleute aufgefordert, wieder an Bord zu gehen. Die Seemannsorganisation ihrerseits lehnte einen Vermittlungsvorschlag ab und gab ihren Mitgliedern die Weisung, 24 Stunden nach Ankunft in einem australischen Hafen an Land zu gehen. Gleichzeitig hat sie sich aber bereit erklärt, mit den Reedern auf der Basis der 48-Stunden-Woche und unter der Bedingung, dass einige Stellen im Vermittlungsvorschlag gestrichen werden, zu verhandeln.

Zusammenarbeit von Offizieren und Mannschaften in Spanien. (I.T.F.) In einer am 21. Oktober in Madrid gehaltenen Konferenz der spanischen Seemanns- und Fischer-Föderation und der Verbände der Heizer und Decksoffiziere ist beschlossen worden, eine Arbeitsgemeinschaft der Arbeitnehmer zur See zu schliessen, zu dem Zwecke, unter allen in Betracht kommenden Seemannsgruppen eine Kampagne zwecks Orientierung und gewerkschaftlicher Agitation durchzuführen. Folgende Punkte, welche die vertragschliessenden Organisationen als dringende Notwendigkeit halten, bilden das Aktionsprogramm:

- 1.) Strenge Einhaltung der auch für die Arbeitnehmer zur See geltenden sozialgesetzlichen Bestimmungen, Aktion für deren Verbesserung und Ausbau und für die Einstellung von den Seeleuten schadenden Methoden und Bräuchen, wie Verwaltung der Rationen an Bord durch Dritte etc.
- 2.) Bedingungslose Einführung des achtstündigen Arbeitstages in allen Zweigen der Seeschifffahrt.
- 3.) Heueraufbesserung in allen Reedereibetrieben, besonders solchen, die im Genusse von Staatsbeihilfen oder Prämien stehen, sowie Aufstellung von Mindestheuersätzen.
- 4.) Massnahmen zugunsten der Sicherheit der Handelsschiffe und Fischerfahrzeuge durch Einrichtung radiotelegraphischer Stationen an Bord, Bereitstellung von Rettungsgerät und regelmässige Kontrolle der Kessel und der Kiele.
- 5.) Energische Aktion zur Schaffung geordneter hygienischer Verhältnisse, um den Besatzungen bessere Unterkunftsbedingungen an Bord zu verschaffen.
- 6.) Gründung einer Reichs-Pensionskasse für die Arbeiter zur See.
- 7.) Revision des Handelsgesetzes und anderer Gesetze und Codes betreffend die Seeschifffahrt, besonders soweit die Arbeitnehmer darunter fallen.

Der Vorstand der Arbeitsgemeinschaft ist beauftragt worden, alle die Schiffsleute betreffenden Fragen zu prüfen, wozu auch die Aufstellung eines Planes für einen ausschliesslich im Interesse der Schiffsleute arbeitenden Seeschifffahrtsbetrieb gehört. Ferner gehört zu seinen Aufgaben, alsbald einen maritimen Kongress vorzubereiten und einzuberufen, der aufgefordert werden soll, alle den Schifffahrtsverkehr berührenden Probleme und ihr Verhältnis zum Land- und Luftverkehr sowie alle Fragen, an denen die innerhalb der Arbeitsgemeinschaft organisierten Arbeitnehmergruppen interessiert sind, eingehend zu prüfen. Der Kongress hätte auch zu erwägen, ob es möglich wäre, eine Föderation aller in den Seeschifffahrtsbetrieben beschäftigten Arbeiter ins Leben zu rufen. Die Arbeitsgemeinschaft kann als erster Schritt auf diesem Wege angesehen werden.

BEILAGEN:

1. Eisenbahner.
2. Luftfahrt.
3. Koordinationsbeilage: Transportarbeiter No. 13.