



PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE
OLD TOWN
CLAPHAM
LONDON S.W.4

Veröffentlicht in Englisch, Französisch, Schwedisch und Deutsch
NACHDRUCK MIT QUELLENANGABE GESTATTET (I.T.F.)

Deutsche Ausgabe Nr. 13/14

8. Juni 1949

Aus der I.T.F.

Exekutivkomitée und Generalrat der I.T.F. tagen in Antwerpen.

(ITF) Das Exekutivkomitée der I.T.F. versammelte sich am 11. und 12. Mai 1949 am Vorabend einer Tagung des Generalrats

in Antwerpen. An den Beratungen nahmen teil die Herren O. Bécu, Präsident (Belgien), R. Bratschi (Schweiz), S. Christiansson (Schweden), T. Gómez (Vertreter der illegalen Eisenbahner- und Strassentransportarbeiterverbände Spaniens), G.J. Joustra (Niederlande), A.E. Lyon (U.S.A.), J. Baty (Grossbritannien, Vertreter des Geschäftsführenden Ausschusses), J.H. Oldenbroek, Generalsekretär und P. Tofahrn, stellvertretender Generalsekretär. Ein Mitglied des Exekutivkomitées, Herr J.B. Figgins, war abwesend, da er plötzlich dringende Pflichten als Generalsekretär des Landesverbandes der Eisenbahner Grossbritanniens zu erfüllen hatte.

Der Generalrat der I.T.F. tagte am 13. und 14. Mai ebenfalls in Antwerpen. Neben den Personen, die an den Beratungen des Exekutivkomitées teilnahmen, wohnten der Tagung bei die Herren K. Weigl (Österreich), Stellvertreter für V. Uebeleis), S. Eighteen (Kanada, Stellvertreter für J. Mc. Guire), E. Ehlers (Frankreich, Stellvertreter für A. Lafond), H. Jahn (Deutschland), D. Tennant (Grossbritannien, Stellvertreter für A. Deakin), G. Beardsworth (Grossbritannien), M. Oliver (Ver. Staaten, Stellvertreter für M. Lundeborg), M. Leick (Luxemburg), P. Poulsen (Dänemark), I. Haugen (Norwegen), G. Widing (Finnland) und I. Zein-el-Din (Aegypten). Herr D. Tobin (Ver. St.) und sein Stellvertreter Herr G. Harrison waren beide an der Teilnahme verhindert, weil sie durch ihre Pflichten als Funktionäre anderweitig in Anspruch genommen wurden. Herr Kummernuss (Deutschland) wurde im letzten Augenblick an der Abreise verhindert.

Da die Beratungen des Exekutivkomitées am Vorabend einer Tagung des Generalrates stattfanden, wurden verschiedene wichtige Fragen nach teilweise ausführlicher Besprechung an diesen verwiesen. Es handelt sich dabei insbesondere um den Boykott von Schiffen unter panamischer Flagge und den am 31. März vom Kanadischen Seeleuteverband ausgelösten Streik.

Die inneren Angelegenheiten der I.T.F., wie finanzielle Lage, Plan zur Verlegung des Büros ihres Vertreters in Amerika von New York nach Washington und die Revision der Statutenbestimmungen über die Vertretung der Länder mit grossen Mitgliederbeständen (mehr als 300'000 Mitglieder) gaben zu einem ziemlich ausführlichen Meinungsaustausch Anlass.

Fünf Verbände wurden neu aufgenommen: 1. Die Gewerkschaft der Eisenbahner Gross-Berlins, die von den Militärregierungen der drei westlichen Sektoren Berlins anerkannt wird; 2. Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr für die britische und amerikanische Besatzungszone (bisher war nur die in der britischen Zone gebildete Organisation angeschlossen); 3. Der Eisenbahnerverband von Equador; 4. Der Argentinische Verband der Seeleute, Hafenarbeiter und Arbeiter der Binnenschifffahrt; 5. Der panhellenische Bund der Seeleute. (Der Beschluss über das Aufnahmegesuch dieser Organisation war während mehr als drei Jahren wegen der politischen Kämpfe in der griechischen Gewerkschaftsbewegung hinausgeschoben worden.)

Die Tagung befasste sich mit der Forderung auf Herabsetzung der Arbeitsdauer im Verkehrswesen und dem neuen Auftrieb, den diese Forderung durch die im Laufe der letzten zwei Jahre in verschiedenen Ländern, insbesondere in Grossbritannien, Australien und den Ver. Staaten erzielten Fortschritte erhalten hat.

Die verschiedenen Sektionen der I.T.F. (Eisenbahner, Strassen- und Gemeindeverkehrsarbeiter, Hafenarbeiter usw.) wurden eingeladen, die Frage anlässlich ihrer nächsten Konferenzen zu prüfen, um es dem Kongress der ITF im Jahre 1950 zu ermöglichen, die Politik der I.T.F. in dieser Hinsicht festzulegen. Die Konferenz der Eisenbahner-Sektion wird vom 15. bis 19. August dieses Jahres in Innsbruck (Österreich) stattfinden, diejenige der Strassentransportarbeiter-Sektion an der u. a. auch die Frage der Arbeitsdauer besprochen wird, vom 11. bis 14. Oktober in Paris.

Die Prüfung der gewerkschaftlichen Lage in verschiedenen Teilen der Welt liess erkennen, dass die politischen Verhältnisse noch nicht erlauben, den Zeitpunkt einer Transportarbeiter-Konferenz für den Nahen und Mittleren Osten festzusetzen. Eine solche Konferenz war für den Dezember 1948 in Aussicht genommen. Dasselbe gilt für den Fernen Osten, für welchen eine Konferenz auf nächstes Jahr angesetzt war. Für eine Konferenz für Lateinamerika stehen die Aussichten besser, Verhältnisse erlauben jedoch noch nicht, sie definitiv auf den September 1949 anzusetzen. Es ist möglich, dass sie weiter hinausgeschoben werden muss.

Ein kurzer Meinungsaustausch über die Lage im internationalen Gewerkschaftswesen liess die baldige Bildung einer neuen internationalen Gewerkschaftsorganisation der freien nationalen Gewerkschaftsbünde als wünschenswert erscheinen. Es wurde der Hoffnung Ausdruck verliehen, dass sich zwischen dieser neuen Internationale und den Internationalen Berufssekretariaten (I.B.S.) Beziehungen des gegenseitigen Verständnisses und der Zusammenarbeit entwickeln werden. Die Tagung genehmigte die Satzungen des Koordinationskomiteés der I.B.S., die die Konferenz der I.B.S. vom 8. bis 10. März 1949 in Bornemouth ausgearbeitet hatte.

Schliesslich drückte das Exekutivkomiteé seine Befriedigung darüber aus, dass die I.B.S. durch ihr Koordinationskomiteé, an der Arbeit des Beratenden Gewerkschaftsausschusses für den Marshallplan teilnehmen werden. Die I.T.F. wird auch weiterhin an den Arbeiten des Binnen-

verkehrsausschusses der Europäischen Wirtschaftskommission teilnehmen, die unter Aufsicht der Vereinten Nationen arbeitet.

Der Generalrat nahm vom Tätigkeitsbericht über das Jahr 1948 und das erste Quartal des Jahres 1949 Kenntnis. Er konnte feststellen, dass die Beschlüsse des Osloer Kongresses ausgeführt worden oder in Ausführung begriffen sind. Die Bemühungen um eine regionale Gruppierung der Transportarbeiterorganisationen, insbesondere in Gegenden, in denen die Gewerkschaftsbewegung noch schwach ist, sind ein langwieriges Werk und benötigen wesentliche freiwillige Kraftaufwendungen. Der Generalrat beschloss, an die angeschlossenen Organisationen zu appellieren, damit diese den Bestrebungen bessere Unterstützung zuteil werden lassen.

Der Generalrat, wie auch das Exekutivkomitée, nahm mit Befriedigung von dem (wenn auch späten) Schritt der panamischen Regierung Kenntnis, der den Störungen und Konflikten, welche der Boykott von Schiffen unter panamischer Flotte hervorrufen würde, zuvorzukommen will. Er hofft, dass die Verschiebung des Boykotts zu Verhandlungen und zur Ergreifung von ernstgemeintem Massnahmen ausgenützt wird, die auf technischem und sozialem Gebiet die Sicherheit gewährleisten, welche die Seeleute verlangen.

Der Generalrat besprach alsdann alle Einzelheiten des Streiks, der am 31. März in der kanadischen Handelsflotte durch den Kanadischen Seeleuterverband ausgelöst worden war und beschloss, dem Kanadischen Seeleuterverband die Unterstützung der ITF zu verweigern. Damit lehnte die ITF zum ersten Male in ihrer Geschichte das Beistandsgesuch eines angeschlossenen Verbandes ab.

Die Entschliessung des Generalrates lautet:

"In Anbetracht der irreführenden Berichte in der kommunistischen Presse und des vom Kanadischen Seeleuterverbandes geförderten Treibens kommunistischer Elemente in verschiedenen Häfen, die in diesem Streik eine willkommene Gelegenheit zu sehen scheinen, um die I.T.F. und ihre angeschlossenen Hafentarbeiter- und Seeleuterverbände anzugreifen, hält es der Generalrat für nötig, folgende Tatsachen bekannt zu geben:

1. Der Kanadische Seeleuterverband, der in elfter Stunde die I.T.F. um Beistand anrief, unterliess es trotz einer telegraphischen Mahnung, den einschlägigen Bestimmungen der Statuten der I.T.F. Folge zu leisten, oder über Art und Umstände des Konflikts, in den der Verband verwickelt ist, eingehend zu berichten.
2. Die Streikanweisungen des Kanadischen Seeleuterverbandes an Schiffsbesatzungen auf hoher See und in ausländischen Häfen widersprechen einander.
3. Wären die Mitglieder des Kanadischen Seeleuterverbandes über die Streitfragen, die in ihrem Namen geführten Verhandlungen und über das Schlichtungsverfahren gehörig und ehrlich unterrichtet worden, so hätten sie der Streikauflösung nicht Folge geleistet.

4. Obwohl in Kanada, wo der wahre Sachverhalt bekannt ist, Bemannung und Beladen der Schiffe nicht unterbrochen sind, versuchen Abgesandte des Kanadischen Seeleuteverbandes und andere Leute durch falsche Darstellung der Tatsachen die Hafentarbeiter- und Seeleuteverbände des Auslandes zur Unterstützung des Streiks zu bewegen.

In Anbetracht dieser Umstände erachtet der Generalrat, dass entgegen den Behauptungen des Kanadischen Seeleuteverbandes die Arbeitsbedingungen nicht Gegenstand des Konfliktes sind, sondern dass dieser Bestandteil einer politischen Bewegung ist, die die I.T.F. verurteilt. Die Mitgliedsorganisationen der I.T.F. sollen sich daher nicht in den Konflikt hineinziehen lassen, um die wirtschaftliche Gesundheit Europas nicht zu gefährden."

Der Generalrat beschloss alsdann die Schaffung einer Sektion der Hochseefischer. Die betreffenden Organisationen werden zu einer Konferenz eingeladen werden, die im letzten Vierteljahr des Jahres stattfinden wird. Sie werden sich mit der Frage der Zusammenarbeit mit den Berufsorganisationen der selbständigerwerbender Fischer zu befassen haben. Der Generalrat beschloss auch grundsätzlich, eine Sektion für das Personal der Zivilluftfahrt zu schaffen. Die Gründungskonferenz dieser Sektion wird so bald als möglich einberufen werden, voraussichtlich noch im Verlaufe dieses Jahres.

Der Generalrat schloss seine Arbeiten mit einer kurzen Prüfung der allgemeinen internationalen gewerkschaftlichen Lage ab. Er wünschte den Verhandlungen zwischen nationalen Gewerkschaftsbünden über die Schaffung einer neuen internationalen Gewerkschaftsorganisation, mit der es der I.T.F. und den anderen Internationalen Berufssekretariaten möglich sein wird zusammenzuarbeiten, vollen Erfolg.

Am Samstag, den 14. Mai wurde der Generalrat der I.T.F., der seine Arbeiten abgeschlossen hatte, von Bürgermeister und Stadtverordneten der Stadt Antwerpen im Rathaus empfangen. Anschliessend besichtigten die Mitglieder des Generalrates verschiedene Hafeneinrichtungen.

Der Boykott von Schiffen unter panamischer Flagge.

Der Boykott von Schiffen unter panamischer Flagge. (ITF) Der Boykottausschuss, der im Februar dieses Jahres von der gemeinsamen Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute der I.T.F. eingesetzt wurde, trat am 29. und 30. April in London zusammen, um den Boykott von Schiffen unter panamischer Flagge vorzubereiten. Diese Aktion wurde am Kongress der I.T.F. im Juli letzten Jahres in Oslo beschlossen, um der Übertragung von Schiffen auf die Register Panamas und ähnlicher Staaten Einhalt zu gebieten. In Kreisen der Seeleute war man seit langem der Auffassung, dass es sich bei der überwiegenden Mehrzahl dieser Flaggenwechsel nicht um Handänderungen handelt, sondern dass ihr Zweck darin besteht, Vorschriften über Arbeitsbedingungen, soziale Normen, Sicherheitsvorschriften und Steuergesetzgebungen in den Ursprungsländern zu umgehen. Die Handelsflotte der kleinen Republik Panama steht mit ihren drei Millionen BRT in keinem Verhältnis zu den wirtschaftlichen Bedürfnissen des Landes.

Die Sitzung des Ausschusses fand am Vorabend des Tages statt, auf den der Beginn des Boykotts angesetzt war. Im letzten Augenblick wandte sich jedoch der Geschäftsträger Panamas an den Ausschuss und bat ihn, die Massnahmen zu prüfen, welche die panamische Regierung zu treffen im Begriffe war. Der Ausschuss beschloss, dieser Aufforderung Folge zu leisten und den Boykott zu verschieben, um Besprechungen mit der Regierung Panamas zu ermöglichen. Es wurde ihm mitgeteilt, dass vom 28. bis 31. März in Panama auf Veranlassung der Regierung eine Konferenz stattgefunden hatte, an der u.a. Vertreter der drei grössten Schifffahrtsgesellschaften teilgenommen hatten und an der Empfehlungen angenommen worden waren, deren Durchführung die Schifffahrt Panamas in mancher Hinsicht denselben Registrierungsbedingungen und Sicherheitsvorschriften unterstellen würde, wie sie in den traditionell schifffahrtstreibenden Ländern gelten.

In den Besprechungen mit den Vertretern Panamas, die in London vor sich gehen, legen die Gewerkschaftsvertreter insbesondere Gewicht darauf, festzustellen, auf welche Weise allfällige Massnahmen die Interessen der Seeleute wahren werden, und wie ihre Durchführung gesichert werden kann.

Ein ausführlicher Bericht über die letzte Entwicklung wird anlässlich einer Tagung von Seeleutevertretern erstattet werden, die in den ersten Junitagen in Genf stattfinden wird, und an welcher weitere Beschlüsse über die Durchführung der Aktion der Seeleute gefasst werden sollen.

Tagung des Sachverständigen-
Ausschusses der Eisenbahner-
Sektion der I.T.F.

(ITF) Der Sachverständigen-
Ausschuss der Eisenbahner-
sektion, der an einer Sek-
tionsversammlung anlässlich

des Osloer Kongresses im Juli 1948 eingesetzt wurde, tagte vom 26. bis 28. April 1949 am Sitz der I.T.F. in London. An den Besprechungen nahmen teil:

H. Blomgren, Präsident des Schwedischen Eisenbahnverbandes, als Sachverständiger ernannt von den Eisenbahnverbänden Skandinaviens;

R. Degris, Sekretär des französischen Eisenbahner-Verbandes Force Ouvrière,

G. Devaux, Generalsekretär der Eisenbahnerfachgruppe der Allgemeinen Gewerkschaft der Öffentlichen Dienste Belgiens, ernannt von den Eisenbahnverbänden der Beneluxländer;

H. Jahn, Präsident des Deutschen Eisenbahnverbandes, ernannt von den Eisenbahnverbänden der deutschsprachigen Länder.

Das von den Eisenbahnverbänden der Länder englischer Sprache ernannte Ausschussmitglied, Kollege J.B. Figgins, Generalsekretär des Britischen Landesverbandes der Eisenbahner konnte an der Tagung nicht teilnehmen, da er unvermuteterweise durch Pflichten im Zusammenhang mit seiner Stellung zurückgehalten wurde.

Der Ausschuss behandelte alle Fragen, die sich der Eisenbahner-Sektion der I.T.F. in Gegenwart und naher Zukunft stellen.

Das dringendste und gleichzeitig schwierigste Problem ist dasjenige der Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel. Die Lösung muss nach Auffassung des Ausschusses durch die Anwendung folgender vier Grundsätze gesucht werden: Gleiche Verpflichtungen der Unternehmer den Benützern gegenüber; gleiche Behandlung der Transportunternehmungen durch die Behörden; sowohl in bezug auf die auferlegten Verpflichtungen als auch die gewährte Hilfe; gleiche Verpflichtungen der Unternehmer in bezug auf die Finanzierung ihrer Betriebe, gleich Verpflichtungen den Arbeitern gegenüber. Der Ausschuss ist der Auffassung, dass die Anwendung des Grundsatzes gleicher Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Verkehrszweigen in den meisten Fällen geeignet ist, das Problem der Koordination sehr zu vereinfachen. Um über diese Seite des Problems massgebende Angaben zu erhalten, verlangt der Ausschuss vom I.A.A. eine Untersuchung der Unterschiede in den Arbeitsbedingungen der verschiedenen Zweige des Binnenverkehrswesens.

Der Ausschuss nahm mit Genugtuung Kenntnis von der Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit der Eisenbahner Neuseelands und Australiens auf 40 Stunden, derjenigen Grossbritanniens auf 44 Stunden. Er gab seiner Befriedigung darüber Ausdruck, dass die Eisenbahner der Vereinigten Staaten ab 1. September 1949 ebenfalls in den Genuss der 40-Stunden-Woche treten. In Anbetracht dieser Fortschritte stimmte der Ausschuss grundsätzlich einem Vorschlag der Strassentransportarbeiter-Sektion der I.T.F. zu, Bestrebungen zur Einführung eines internationalen Übereinkommens zu unternehmen, welches die wöchentliche Arbeitszeit im Verkehrswesen auf 40 Stunden beschränkt.

Unter den Eisenbahnfragen, welche gegenwärtig vom Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission behandelt werden, interessieren die Eisenbahnergewerkschaften insbesondere: die Vereinheitlichung des rollenden Materials, die Vereinheitlichung des Rechnungswesens der Eisenbahnen und die Reorganisation der internationalen Eisenbahnorganisation. Die Vereinheitlichung des rollenden Materials bietet die Gelegenheit, die Eisenbahnwagen in Zukunft so zu bauen, dass in einem beliebigen Zeitpunkt ohne Umbau die automatische Kupplung angebracht werden kann. Das Rechnungswesen der Eisenbahnen interessiert die Eisenbahnergewerkschaften sowohl als Partner in Verhandlungen über Arbeitsbedingungen, als auch als Verteidiger der Interessen der Eisenbahner gegen Fehler der Rationalisierung. Die Reorganisation der internationalen Eisenbahnerorganisationen in Europa rührt an die Frage einer europäischen Verkehrsbehörde, für deren Schaffung die I.T.F. eintritt, da sie zur wirtschaftlichen Zusammenfassung Europas beitragen würde. Die Reorganisation der bestehenden internationalen Eisenbahnorganisationen muss eine Erweiterung ihres Arbeitsfeldes begleiten, vor allem dadurch, dass ihnen wirtschaftliche Aufgaben anvertraut werden wie z.B. die Ausschaltung des Wettstreits zwischen den Eisenbahnen verschiedener

Länder um dieselben Verkehrsströme. Der Ausschuss hat dem Sekretariat empfohlen, dem Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission eine Denkschrift zu überreichen, in welcher der Standpunkt der I.T.F. in bezug auf die Notwendigkeit der Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde dargelegt und die Aufgaben dieser Behörde beschrieben werden.

Der Ausschuss befasste sich ebenfalls mit der Tätigkeit der Organisation für Europäische Wirtschaftszusammenarbeit auf dem Gebiete des Binnenverkehrswesens. Er stellte fest, dass über diese Tätigkeit nur wenige magere Angaben vorliegen, die den Eindruck hinterlassen, dass dieser Verkehrsausschuss nicht so aktiv und kühn ist wie dies die Grundsätze der Organisation verlangen. Der Ausschuss forderte das Exekutivkomitee der I.T.F. auf, sich mit Energie für das Recht einer gewerkschaftlichen Vertretung in diesem Ausschuss einzusetzen, die demjenigen entspricht, welches die I.T.F. im Binnenverkehrsausschuss der Europäischen Wirtschaftskommission genießt.

Der Ausschuss hat kurz die Frage der Teilnahme der Arbeiter oder der Gewerkschaften an der Verwaltung und Leitung der Eisenbahunternehmungen besprochen. Er ist der Ansicht, dass diese Frage im Laufe der nächsten Jahre Gegenstand eingehender Studien sein soll. Ein erster Meinungsaustausch wird an der nächsten Konferenz der Eisenbahnersektion stattfinden.

Diese Konferenz wird vom 15. bis 19. August 1949 in Innsbruck (Österreich) stattfinden. Der Ausschuss hat die provisorische Tagesordnung wie folgt festgelegt:

1. Arbeitszeitdauer bei den Eisenbahnen und in deren Werkstätten.
2. Grundsätze der Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel unter besonderer Berücksichtigung der sozialen Gesichtspunkte.
3. Arbeitsbedingungen in den Büros der Eisenbahnen.
4. Mechanisierung der Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten auf der Strecke.
5. Beteiligung der Arbeiter an der Verwaltung der Eisenbahnen.
6. Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN.

INTERNATIONAL
Aufforderung an die Mitgliedstaaten der I.A.O. über die Durchführung der Übereinkommen im Verkehrswesen zu berichten.

(ITF) Die Mitgliedstaaten der I.A.O. sind vom Verwaltungsrat aufgefordert worden, im Jahre 1950 entsprechend Artikel 19 der Satzungen (über die Massnahmen, die getroffen werden, um Übereinkommen vor die zuständigen

Behörden zu bringen) über acht Übereinkommen und Empfehlungen Bericht zu erstatten, u.a. über Übereinkommen Nr. 32 über Schutz-

massnahmen zur Verhütung von Arbeitsunfällen in den Häfen, (revidiert) 1932, die dazugehörige Empfehlung Nr.40, und die Empfehlung Nr.82 über Arbeitsinspektion in Bergbau und Verkehr, 1947.

Die Lage in der Frage der Aufteilung der E.R.P.-Schiffsladungen.

womit der Praxis des vergangenen Jahres nun offiziell zugestimmt wird. 50% der E.R.P.-Ausfuhren müssen in amerikanischen Schiffen befördert werden, obwohl diesen höhere Frachten bezahlt werden müssen.

(ITF) Der amerikanische Kongress hat nun die Marshallplanverwaltung ermächtigt, für Bulkkladungen zweierlei Frachtsätze zu zahlen,

E.C.A. gibt rasche Fortschritte der Erholung des europäischen Verkehrswegens bekannt.

kehrswesen Westeuropas so rasch erholt habe, dass nächstes Jahr weniger Marshallplanzuwendungen nötig sein werden. Die Schätzungen der Marshallplanländer über die im Finanzjahr 1949/50 zum Kauf von Transporteinrichtungen benötigten Dollarsummen liegen tiefer als die Summe von 140 Mill. \$, die im ersten Jahr der Marshallhilfe gewährt wurde. Die E.C.A. weist darauf hin, dass die Marshallplanländer mehr Transporteinrichtungen erhalten werden als im letzten Jahr, da die Hauptmenge der im Jahre 1948 in Auftrag gegebenen Güter noch nicht verschifft wurde.

(ITF) In einem Bericht der Marshallplanverwaltung, der am 11. April veröffentlicht wurde, wird gesagt, dass sich das Ver-

Die Zahl der Lastkraftwagen in Westeuropa soll den Plänen entsprechend bis 1952 um 1 Million erhöht werden. Es wird erwartet, dass allein im kommenden Finanzjahr mehr als 40 Mill. \$ für diesen Zweck aufgewendet werden. Durch die Herstellung von zusätzlichem Rollmaterial und die Wiederinstandsetzung der Geleiseanlagen mit Hilfe von E.R.P.-Maschinen und Rohmaterialien soll die Lage der westeuropäischen Eisenbahnen erleichtert werden. Im Gebiet des Verkehrs auf den Binnenwasserstrassen wird ein umfangreiches Programm zur Wiederinstandsetzung der kriegsbeschädigten Kähne ausgearbeitet.

Im grossen ganzen betrachtet die E.C.A. die Erholung des westeuropäischen Verkehrssystems als sehr schnell. Die Niederlande z.B. besitzen heute mehr Lastkraftwagen als im Jahre 1938, ihre Zahl ist seither von 28'000 auf 34'000 angewachsen. 1945 betrug sie nur 7'000. Auch Frankreich hat mehr Lastkraftwagen als vor dem Kriege. Dies ist weitgehend seiner eigenen Produktion zuzuschreiben, die im letzten Jahr mehr als doppelt so viele Lastwagen herstellte, als 1938, nämlich 177'346, was durch eine erhöhte Stahlzuteilung ermöglicht wurde. Diese Zahlen zeigen zwar vom statistischen Standpunkt aus ein schönes Bild, doch sind viele der gegenwärtig in Gebrauch stehenden Fahrzeuge ausgebraucht oder veraltet und müssen ersetzt werden. Deshalb wird sich die volle Wirkung der E.R.P.-Hilfe trotz erhöhter Produktion erst fühlbar machen, wenn das Erneuerungsprogramm durchgeführt ist.

Dass sich der Eisenbahnbetrieb beträchtlich verbessert hat, geht daraus hervor, dass, obschon die Zahl der Güterwagen um 10% unter

der Vorkriegszahl liegt und ein Teil des Rollmaterials nicht betriebsfähig ist, die Eisenbahnen gewichtsmässig grössere Gütermengen befördern als 1938. Die direkte E.C.A.-Hilfe an die Eisenbahnen Westeuropas beschränkte sich hauptsächlich auf die Lieferung von Einrichtungen und Rohmaterialien. Frankreich erhielt jedoch aus den Vereinigten Staaten 2'500 Güterwagen.

Benelux-Gewerkschaftsausschuss mit dem Studium von Fragen im Zusammenhang mit Häfen und Wasserstrassen beauftragt.

(ITF) An einer Tagung von Gewerkschaftsvertretern aus Belgien und Holland in Brüssel wurden die Ergebnisse der intergouvernementalen Kon-

ferenz im Haag besprochen, insbesondere in Bezug auf Hafen- und Wasserstrassenprobleme.

Es wurde beschlossen, einen Ausschuss von Gewerkschaftsvertretern mit der Prüfung der verschiedenen Aspekte dieser Probleme zu beauftragen. Sein Bericht soll dem gewerkschaftlichen Benelux-Büro unterbreitet werden, damit dieser auf Grund dessen Vorschläge ausarbeiten kann.

Die Probleme, die geprüft werden müssen, umfassen auch die Frage der Binnenwasserstrassen-Grenzen. Der Bericht des Unterausschusses wird strukturelle Probleme und die Leitung der Industrie in allgemeiner Hinsicht behandeln.

In diesem Zusammenhang wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass Vertreter von Gewerkschaften und Arbeitgeberorganisationen in den beratenden Ausschuss gewählt werden sollen, der die Aufgabe hat, alle diejenigen, die an den Benelux-Problemen interessiert sind, zusammenzubringen.

EISENBAHNER

AUSTRALIEN (Victoria)
Erhöhte Tunnel-Zulagen auf den Staatsbahnen in Victoria.

(ITF) Auf den Staatsbahnen in Viktoria trat Ende Februar eine neue Vereinbarung in Kraft, welche die Zulagen für Tunnelarbeiten erhöht. Sie betragen je nach der Länge des Tunnels 1,35 bis 3,6

Pence die Stunde.

GROSSBRITANNIEN

Erhöhung der Sonderzulage für Bahnunterhaltungs-Signal- und Telegraphenarbeiter auf elektrischen Linien.

(ITF) Unlängst traten folgende neuen Sätze für die Sonderzulagen auf elektrischen Linien (ohne Oberleitung) in Kraft:

Bahnunterhaltungsarbeiter, die auf elektrischen Linien arbeiten:

	<u>wöchentliche Zulage:</u>	
	s.	d.
Bis 1/4 der Arbeitszeit	0	9.
Über 1/4 und bis 1/2 der Arbeitszeit	1	6.
Über 1/2 und bis 3/4 der Arbeitszeit	2	3.
		10/-

Über 3/4 der Arbeitszeit s. d.
3. 0.

Signal- und Telegraphenarbeiter.

Personal, das auf der elektrischen Linie oder innerhalb eines Abstandes von 90 cm vom Geleise arbeitet, erhält pro Tag oder Bruchteil eines Tages eine Zulage von 6 d.

Diese Zulagen werden nicht bezahlt an Signal- und Telegraphenarbeiter, die sich mit der Legung von Leitungen befassen, (ausgenommen gewisse Arbeiter, die in nächster Nähe des Geleises arbeiten und die gegenwärtig bereits eine solche Zulage erhalten), auch nicht, wo während der Arbeitsstunden der elektrische Strom ausgeschaltet wird.

NEUSEELAND

Forderung der neuseeländischen Eisenbahner auf verkürzte Arbeitszeit. (ITF) Der Vorstand des neuseeländischen Eisenbahnerverbandes hat am 3. März beschlossen, den neuseeländischen

Transportarbeiterverband aufzufordern, anstelle der 40-Stunden Woche den siebenstündigen Arbeitstag und die Fünftageweche als Ziel zu erklären.

U. S. A.

Modernisierung der Bremswagen. (ITF) Die sechszehn neuen, in den Werkstätten der Great Northern Railway gebauten

Bremswagen nehmen besondere Rücksicht auf Bequemlichkeit und Sicherheit des Personals. Dies ist das Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen dem Zugführerverband und der technischen Abteilung der Eisenbahngesellschaft. Viele der die Sicherheit erhöhenden Einzelheiten wurden durch Verbandsvertreter vorgeschlagen.

Die Bremswagen sind mit gut beleuchteten Tischen und bequemen Sitzen, zwei Schlafstellen, einem geräumigen Kleiderkasten, Abort und Waschgelegenheit versehen. Ein Ofen mit Kohlenfeuerung und ein Kühlschrank vervollständigen die Ausstattung. Um jeder Unfallgefahr vorzubeugen, wurden im Innern der Bremswagen Ecken und Kanten vermieden; die Knöpfe der Kastentüren wurden sogar in die Türen eingelassen. Alle Bremswagen sind mit elektrischem Licht und Schlusslichtern versehen, die vom Wageninnern aus bedient werden können.

AUSTRALIEN

Unterhaltszulagen auf australischen Eisenbahnen. (ITF) Viktoria: Aufgrund einer Forderung des australischen Eisenbahnerverbandes erhöhte das Eisenbahn-Arbeitsgericht die Unterhaltszulage von 9 s. 9d. auf 14 s. 0 d. je Tag für die ersten 7 Tage am selben Ort, und von 6 s. 0 d. je weiterer Tag auf 7 s. 2 d.

Die Zulage für auswärts verbrachte Nächte wurde von 5 s. 3 d. auf 8 s. 0 d. erhöht, die Zulage für die Mahlzeiten von 2 s. 3 d. auf 3 s. 0 d., die Bettzulage von 3 s. 0 d. auf 5 s. 0 d.

Neu-Süd-Wales: Die tägliche Unterhaltszulage beträgt 14 s. 0 d. im Tag mit einem Maximum von 60 s. 0 d. in der Woche, bei einer Dauer von 4 Wochen. Von vier Wochen an aufwärts 50 s. 0 d. in der Woche. Die Zulage für Bruchteile eines Tages ist 3 s. 0 d. je Mahlzeit und 5 s. 0 d. für ein Bett.

Queensland: Die tägliche Zulage beträgt 15 s. 0 d. mit einem Maximum von 55 s. 0 d. in der Woche. Die Zulagen für Bruchteile eines Tages sind 3 s. 0 d. für eine Mahlzeit und 3 s. 0 d. für ein Bett.

GROSSBRITANNIEN

Neue Herberge für das Personal der Britischen Bahnen.

(ITF) Der Verkehrsminister eröffnete unlängst in Old Oak Common, (London), wo der

größte Lokomotivschuppen der Region West steht (216 Lokomotiven und 2 000 Mann Personal), eine neue Herberge und Kantine für das Personal. Die Herberge gibt 276 Angehörigen des Zugpersonals, die keine anderweitige Unterkunft finden können, ein dauerndes Heim; die Kantine ist für 2'000 Personen berechnet. Den Bewohnern der Herberge stehen Einzelschlafräume mit Zentralheizung, Duschräume, ein Trockenraum für nasse Kleider, eine Krankenabteilung für 9 Patienten und ein Speisesaal zur Verfügung, der 144 Personen fasst. Überdies weist die Herberge einen Unterhaltungsraum, einen Lesesaal und einen Arbeitsraum auf. Die Miete beträgt einen Shilling je Zimmer und Nacht; die durchschnittlichen Mahlzeiten kosten zwischen 6 d. und 1 s. 2 1/2 d. Dem nicht in der Herberge wohnenden Schuppenpersonal stehen eine Kantine mit 224 Sitzplätzen, eine Bar, ein Spielraum mit Billiardtischen und Tischtennis zur Verfügung, sowie eine Konzerthalle, die 270 Personen fasst und ein Versammlungsraum.

Die neue Herberge, deren Erbauung auf 250'000 Pfund zu stehen kam, setzt dem Zustand ein Ende, dass bis zu 280 Arbeiter in Autocars schlafen mussten, weil jede Möglichkeit einer anderweitigen Unterkunft fehlte.

NORWEGEN

Lohnzahlung im Krankheitsfalle für das nicht fest angestellte Personal der norwegischen Bahnen.

(ITF) Die neuen Bestimmungen der abgeänderten Arbeitsbedingungen des nicht fest angestellten Staatspersonals gelten auch für das nicht

fest angestellte Personal der Eisenbahner, die 12 Monate lang ununterbrochen im Eisenbahndienst gestanden haben, erhalten im Krankheitsfalle drei Monate ihren vollen Lohn ausgezahlt, diejenigen mit drei Jahren ununterbrochenem Dienst erhalten ihn unter gewissen Voraussetzungen sechs Monate lang.

Die Entscheidung über die Gewährung der Zahlung während der drei Monate übersteigenden Zeit steht entweder dem Abteilungsleiter oder dem leitenden Ingenieur der Bahnunterhaltungsabteilung zu, doch müssen alle Zweifelsfälle dem Verwaltungsausschuss unterbreitet werden.

U.S.A.

Das Zugpersonal fordert verbesserte Arbeitsbedingungen.

(ITF) Am 15. März 1949 gaben zwei Eisenbahnergewerkschaften (Zugführerverband und

Verband des Zugpersonals) Forderungen bekannt, deren Annahme Ungerechtigkeiten in bezug auf Löhne und Arbeitszeiten des Zug- und Rangierpersonals beseitigen und die Arbeitsbedingungen verbessern würden. Die beiden Verbände verlangen:

Eine Arbeitswoche von fünf aufeinanderfolgenden Tagen von nicht mehr als 8 Stunden.

Die 8 Stunden im Tage oder 40 Stunden in der Woche übersteigende Arbeitszeit muss für alles Zugpersonal zu 150% des Grundlohnes entlohnt werden.

Die 40-Stunden-Woche für alle Gruppen des Rangierpersonals, das den beiden Verbänden angehört, ohne Herabsetzung der gegenwärtig für die 48-Stunden-Woche bezahlten Löhne. Dies würde das Rangierpersonal in bezug auf die Länge der Arbeitswoche mit den nicht im Betriebsdienst stehenden Eisenbahnern auf gleichen Fuß stellen.

Erhöhung des Grundlohns der Rangierarbeiter um 2,5 Cent die Stunde.

Für Arbeit an Sonntagen und bestimmten Feiertagen muss mindestens der Lohn für 8 Arbeitsstunden zu Überzeitsätzen bezahlt werden.

Wenn ein Feiertag auf einen Sonntag fällt, so muss der folgende Montag in bezug auf die Lohnzahlung als Sonntag betrachtet werden.

Eine abgestufte Lohnskala für Zug- und Rangierpersonal ähnlich derjenigen des Lokomotivpersonals; diese Lohnskala soll sich auf die übliche Achsenbelastung der Lokomotiven beziehen.

Für das Personal von Personenzügen wird u. a. gefordert, dass als Grenze für die normale tägliche Arbeitsleistung anstelle der gegenwärtigen 150 Meilen (240 km) 100 Meilen (160 km) - oder 5 Stunden festgesetzt werden. Mit der Erfüllung dieser Forderung hätte das Personal der Personenzüge die gleichen Bedingungen wie das Lokomotivpersonal auf Personenzügen. Für die 100 Meilen (160 km) übersteigende Streckenlänge soll eine Zulage aufgrund zusätzlicher Meilenzahl bezahlt werden.

für die 5 Stunden übersteigende Arbeitszeit 150% des Grundlohnes. Gegenwärtig wird diese Überzeit schlechter vergütet als gewöhnliche Arbeitszeit.

Die beiden Verbände verlangen auch, dass die Zulage für verspäteten Abgang für die Zeit zwischen Arbeitsantritt und Abfahrt (entweder vom Personenbahnhof oder von einem bestimmten Punkt des Rangierbahnhofs) berechnet werden soll.

Auch wird gefordert, dass Eisenbahner, die auf einer Hauptlinie Dienst leisten, für die auswärts verbrachten Tage eine Zulage von 5 \$ für Unterkunft und Mahlzeiten erhalten.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHRSWESEN.

DEUTSCHLAND

Neue Lohnordnung im Strassenverkehrswesen.

(ITF) Im September 1948 traf die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr der

britischen Besatzungszone Deutschlands mit dem Arbeitgeberverband für das Speditions-, Lagerei und Transportgewerbe eine neue Tarifvereinbarung:

Im allgemeinen Speditions- und Transportgewerbe (Spedition, Möbelspedition, motorisierter Nahverkehr und Fuhrhalterei) werden die Wochenlöhne der gewerblichen Arbeiter nach Vollendung des 21. Lebensjahres gemäss den folgenden Lohngruppen festgelegt:

Lohngruppe 1: Kraftfahrer, Handwerker und Traktorenfahrer sowie Handwerksmeister.

Lohngruppe 2: Fuhrleute, Packer und Möbelträger.

Lohngruppe 3: Alle sonstigen gewerblichen Arbeiter (Lader, Ablader, Beifahrer, Boden-, Lager- und Stallarbeiter.)

Diese Gruppen sind nach Ortsklassen weiter unterteilt wie folgt:

<u>Lohngruppe</u>	<u>Ortsklasse I</u>	<u>Ortsklasse II</u>	<u>Ortsklasse III</u>
1	44.00 DM	39.60 DM	37,40 DM
2	42.00 DM	37.80 DM	35.70 DM
3	40.00 DM	36.00 DM	34.00 DM

Die Löhne der Jugendlichen unter 21 Jahren betragen:

nach vollendetem	20. Lebensjahr	90%
"	" 19.	80%
"	" 18.	70%
"	" 17.	60%
vor	" 17.	50%

vorstehender Sätze.

Kraftfahrer im Güterfernverkehr erhalten folgende Wochenlöhne:

<u>Arbeitsstunden</u>	<u>Ortsklasse I</u>	<u>Ortsklasse II</u>	<u>Ortsklasse</u>
48	45.00 DM	43.00 DM	41.50 DM
49 - 54	51.00 DM	48.50 DM	46.70 DM
55 - 60	57.00 DM	53.80 DM	52.00 DM
61 - 66	62.00 DM	59.00 DM	57.00 DM

Diese Lohnsätze gelten für erste Fahrer. Zweite Fahrer erhalten 95% dieser Wochenlöhne. Ein Überstundenzuschlag wird nicht bezahlt. Als reine Beifahrer oder Transportbegleiter mitgeschickte Leute werden nach den Lohnsätzen der Lohnordnung für das allgemeine Transportgewerbe entlohnt.

Das Tarifabkommen erstreckt sich auf: Die Regierungsbezirke Arnberg und Münster, ferner aus dem Regierungsbezirk Düsseldorf auf die Ruhrgrsstädte Essen, Mülheim, Oberhausen und Duisburg, ferner die Landkreise Dinslaken und Rees (einschl. Wesel).

U.S.A.

Die Arbeiter im Ortsverkehr fordern die Einführung der 40-Stunden-Woche.

(ITF) An Verhandlungen des Ausschusses des amerikanischen Senats für Arbeitsfragen und öffentliche Wohlfahrt

(Senate Labor and Public Welfare Committée) über Abänderungsvorschläge zum Arbeitsgesetz (Fair Labour Standards Act) forderte der Präsident des Strassenbahner- und Autobusfahrerverbandes der A.F.L. (Amalgamated Association of Street Electric Railway and Motor Coach Employees) die Einführung der 40-Stunden-Woche im Ortsverkehrswesen. Die Arbeiter im Ortsverkehrswesen von der Anwendung des Gesetzes auszunehmen, sei seiner Meinung nach eine grobe Ungerechtigkeit. Der Widerstand der Unternehmer gegen die Einführung der 40-Stunden-Woche verletze die von diesen dem Kriegsarbeitsamt abgegebenen Versprechen, die 40-Stunden-Woche einzuführen, sobald das Angebot an Arbeitskräften dies erlauben werde.

Der Vertreter der Gewerkschaft widerlegte die Behauptungen der Unternehmer, dass die 40-Stunden-Woche sich in diesem Verkehrszweig nicht durchführen lasse, mit dem Hinweis auf deren Einführung im Eisenbahnwesen aufgrund von Empfehlungen eines vom Präsidenten der Ver. Staaten eingesetzten Sonderausschusses und auf die Tatsache, dass 90 örtliche Verkehrsgesellschaften in verschiedenen Teilen der U.S.A. bereits die 40-Stunden-Woche aufgrund von Abkommen mit der Gewerkschaft eingeführt haben.

DEUTSCHLAND

Beilegung des Streiks der Transportarbeiter Hessens.

(ITF) Am 20. April ging der zweiwöchige Streik der Transportarbeiter Hessens (amerikanische Besatzungszone) zu Ende. Am 5. April hatten 2 000 Arbeiter des privaten Transportgewerbes ihre Arbeitsplätze verlassen, nachdem Verhandlungen um eine Lohnerhöhung von 25% ergebnislos verlaufen waren.

15/-

Die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (der I.T.F. angeschlossen) gab am 20. April bekannt, dass die Arbeitgeber einer Erhöhung der Löhne von 11 bis 23% zugestimmt hatten. Der Durchschnittslohn dieser Arbeiter betrug vor dem Streik 47 DM in der Woche.

UNGARN

Strenge Strafen für Verletzung der Strassenverkehrsordnung.

(ITF) Ein im Jahre 1948 eingeführtes ungarisches Gesetz verschärfte die Strafen für Verletzung der Strassenverkehrs-

ordnung. Artikel 20 und 21 dieses Gesetzes lauten:

Art. 20: 1) Wer durch Verletzung der Bestimmungen seines Berufes oder durch die bewusste Verletzung der damit verbundenen Pflichten das Leben oder die körperliche Sicherheit dritter Personen unmittelbar gefährdet, macht sich eines Vergehens schuldig, das mit Gefängnisstrafe von einem Jahr bis zu fünf Jahren geahndet werden kann.

2) Wer die in vorstehendem Absatz genannte strafbare Handlung begeht und dadurch eine schwere Körperverletzung verursacht, oder wer diese strafbare Handlung aus Gewinnsucht oder wiederholt begeht, kann mit Kerkerstrafe von einem bis zu fünf Jahren bestraft werden. Hat diese Handlung den Tod des Verletzten zur Folge, so kann Zuchthausstrafe von bis zu 10 Jahren ausgesprochen werden.

Art. 21: 1) Wer die in Artikel 20, Absatz 1) angeführte Handlung aus Fahrlässigkeit begeht, kann mit Gefängnisstrafe bis zu einem Jahr, wer die in Artikel 20, Absatz 2) genannte Handlung aus Fahrlässigkeit begeht, mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft werden.

Das Gesetz wurde zum ersten mal auf einen Kraftwagenfahrer angewandt, der in angetrunkenem Zustand einen Fussgänger niederwarf und weiterfuhr, ohne sich um ihn zu kümmern; der Kraftwagenfahrer stiess später mit einem Strassenbahnwagen zusammen.

Das Gericht erkannte auf Fahrlässigkeit und verurteilte den Fahrer zu 10 Monaten Gefängnis. Unter dem vorher gültigen Gesetz war die Höchststrafe für einen solchen Fall auf 3 Monate festgesetzt und wurde zudem nur bedingt ausgesprochen.

VEREINIGTE STAATEN

Lohnerhöhung für die Taxichauffeure in Philadelphia.

(ITF) Anfangs April unterzeichneten die Vertreter einer der A.F. of L. ange-

schlossenen Gewerkschaft von Taxichauffeuren einen neuen Kollektivvertrag, der eine Lohnerhöhung, eine Pensionsordnung, längere Ferien und allgemein bessere Arbeitsbedingungen einführt.

Die Fahrer werden weiterhin 45% der Bruttoeinnahmen erhalten, doch soll ihnen aus den 10 Cent für telephonische Anforderung des Taxis, für die die Taxigesellschaft erst die Zustimmung des staatlichen Ausschusses für die öffentlichen Dienste erwirken muss, 7 1/2 Cent zufließen.

NIEDERLANDE

Die Lohnregelung im Strassenverkehrswesen.

(ITF) In Holland werden die Löhne der Arbeiter im Strassenverkehrswesen, einschliesslich Strassen-

und Kleinbahnen, durch einen Erlass des Landesschlichtungsamt festgelegt, der sich, wenn möglich auf eine Vereinbarung zwischen Arbeitgebern und Gewerkschaften stützt.

Die Löhne sind nach Berufsgruppen und Dienstalter, sowie nach Gebieten abgestuft. Dabei werden die Arbeiter in folgende sechs Lohngruppen eingeteilt:

1. Ungelernte Arbeiter, Garagenarbeiter, Warenlagerarbeiter, Reiniger, Brückenwärter, Fahrzeugreiniger, Strassenunterhaltungsarbeiter.
2. Kraftfahrer Grad 3, Güterzugspersonal, Handwerkergehilfen, Maschinenwärter, Lageraufseher, Gepäckträger, Rangierpersonal, Vorarbeiter, Fuhrleute mit einem Pferd, Umzugsarbeiter.
3. Handwerker Grad 3, Kraftfahrer Grad 2, Packer, Ladeaufseher, Werkstättenvorarbeiter, Maschinenwärter Grad 2, Strassenbahnführer Grad 2, Fuhrmann mit 2 Pferden.
4. Handwerker Grad 2, Kraftwagenmechaniker Grad 1, Kraftfahrer Grad 1, Maschinenwärter Grad 1, Werkstättenvorarbeiter und Strassenunterhaltungsarbeiter Grad 1, Strassenbahnführer Grad 1.
5. Handwerker Grad 1, Kraftwagenmechaniker Grad 1, Hauptkraftwagenfahrer, Hauptführer, Hauptfahrer, Werkmeister Grad 2, Stallmeister.
6. Vorgesetzte Handwerker, vorgesetzte Kraftwagenmechaniker, Werkmeister Grad 1.

Büro- und Aufsichtspersonal ist ebenfalls in sechs Lohngruppen eingeteilt.

Die Löhne der Arbeiter im Kraftwagen-Strassenverkehr wurden vor kurzem neu festgesetzt und betragen nun im Gebiet mit den höchsten Ansätzen:

Gruppe 1.	37	Gulden die Woche;	38.--	nach	einem	Jahr
" 2.	38	" " "	40.--	"	"	"
" 3.	39	" " "	40.50	"	"	"
" 4.	42	" " "	42.--	"	zwei	Jahren
" 5.	44	" " "	43.--	"	einem	Jahr
" 5.	44	" " "	44.--	"	zwei	Jahren
" 5.	44	" " "	45.--	"	einem	Jahr
" 5.	44	" " "	46.--	"	zwei	Jahren
" 5.	44	" " "	47.--	"	drei	Jahren
" 6.	45.50	" " "	47.--	"	einem	Jahr
" 6.	45.50	" " "	48.50	"	zwei	Jahren
" 6.	45.50	" " "	50.--	"	drei	Jahren

Diese Zahlen bedeuten eine Erhöhung aller Wochenlöhne um 2 Gulden.

Für die anderen Gebiete fallen die Löhne stufenweise um je 1.25 Gulden, woraus sich zwischen höchsten und tiefsten Löhnen jeder Gruppe ein Unterschied von 5 Gulden ergibt.

Arbeitgeber und Gewerkschaften hatten andere Lohnsätze vereinbart, die in einzelnen Fällen höher waren als die oben angeführten. Das Schlichtungsamt, das mit der Durchführung der Lohnpolitik der Regierung betraut ist, hat die Vereinbarung in dieser Hinsicht abgeändert. Arbeitgeber und Arbeiter hatten auch vorgeschlagen, die neuen Löhne rückwirkend auf den 5. September in Kraft treten zu lassen; das Amt setzte jedoch den 1. Januar 1949 fest.

HAFENARBEITER

BELGIEN

Arbeitskonflikt der Hafengewächter Antwerpens ohne Streik beigelegt.

(ITF) Der angedrohte Streik der Antwerpener Hafengewächter, die dem Belgischen Transportarbeiterverband angeschlossen sind, kam

nicht zur Durchführung, da die Arbeitgeber am 1. April die Forderungen der Arbeiter erfüllten.

Der Konflikt, der seine Ursache in aussergewöhnlich langen Arbeitszeiten von 12 und 16 Stunden hatte, wurde wie folgt geregelt:

- 1) Abschaffung der zwölf- und sechszehnstündigen Wachen;
- 2) Genaue Einhaltung der 48-Stunden-Woche (Sonntagsarbeit wird nicht als Teil dieser Arbeitszeit betrachtet);
- 3) Einrichtung einer Arbeitsvermittlungsstelle für alle Wächter. Diese soll so eingerichtet werden, dass alle Arbeitgeber darin Büros unterbringen können. Dadurch wird die Beaufsichtigung der Einstellungen durch die Belgische Arbeitslosenversicherungskasse und den Belgischen Transportarbeiterverband ermöglicht.
- 4) Die Arbeitereinstellungen sollen auf dieselbe Weise vorgenommen werden wie bei den Seeleuten.
- 5) Durchführung einer Untersuchung der Arbeitsbedingungen der Wächter mit dem Hauptziel, eine regelmässige Arbeitskraft von 500 Wächtern und eine Arbeiterreserve von 20% zu schaffen.

Die neue Vereinbarung wird am 1. Juni in Kraft treten.

GROSSBRITANNIEN

Streik der Londoner Hafearbeiter gegen Entlassungen.

(ITF) Am 11. April begann in den Londoner Hafenanlagen ein Proteststreik gegen die Streichung

von 32 Arbeitern vom Hafenregister, das 27'000 Hafearbeiter umfasst. Als Grund für die Entlassungen, die u.a. 3 Leute von über 80 und 20 von über 70 Jahren trafen, wurde Arbeitsuntüchtigkeit angegeben.

Der Streik wurde unterstützt vom kommunistischen Hafearbeiterverband, dem 7'000 Arbeiter angehören. Anfänglich befolgten

nur etwa 7'000 Hafendarbeiter die Streikaufrufung, zwei Tage später waren jedoch 16'000 Mann im Ausstand. Versuche, die Arbeitsniederlegung auf andere Häfen auszubreiten, misslingen. Der Hauptgrund des Streiks war die Dringlichkeit einer Ruhegehaltsordnung, die sich durch die Entlassungen besonders fühlbar machte; eine solche Ordnung sollte "unseren alten Kameraden jede ungerechte Härte ersparen". Nach der Entlassung bezieht der Hafendarbeiter die städtische Altersversicherung von Pf.1.6.0 in der Woche anstelle des Garantielohns der Hafendarbeiter von Pf. 4.8.0. Am 16. April kehrten die Hafendarbeiter in der Erwartung einer Beschleunigung der Verhandlungen um die Gewährung eines Ruhegehalts an die Arbeit zurück.

Es handelte sich um einen illegalen Streik, da die statutenmäßige Frist von 21 Tagen, die nach der Erklärung des Bestehens eines Arbeitskonfliktes abgewartet werden muss, nicht eingehalten wurde. Man erwartete, dass der den Streik unterstützende Verband und der Verband der Fahrleute, Leichter-schiffer und Schlepplleute, der sich weigerte, am illegalen Streik teilzunehmen, eine solche Erklärung einreichen würden, was jedoch nicht geschah.

ARBEITER IN DER BINNENSCHIFFFAHRT.

INTERNATIONAL

Dreiseitige Konferenz der Rheinschifffahrtsstaaten.

(ITF) Der Verwaltungsrat der I.A. beschloss, im letzten Quartal des Jahres 1949 eine Dreier-Konferenz der Rheinschifffahrtsstaaten einzuberufen, um internationale Vereinbarungen über Sozialversicherung und Arbeitsbedingungen der Arbeiter in der Rheinschiffahrt auszuarbeiten. Der Vertreter Grossbritanniens wies darauf hin, dass sich die Internationale Arbeitsorganisation damit auf ein vollständig neues Gebiet be-gibt, da sich die Konferenz nicht mit der blossen Festlegung von Arbeitsnormen begnügen, sondern genaue und in die Einzelheiten gehende Arbeitsbedingungen aufstellen wird.

Der Vertreter Grossbritanniens wies darauf hin, dass sich die Internationale Arbeitsorganisation damit auf ein vollständig neues Gebiet be-gibt, da sich die Konferenz nicht mit der blossen Festlegung von Arbeitsnormen begnügen, sondern genaue und in die Einzelheiten gehende Arbeitsbedingungen aufstellen wird.

DEUTSCHLAND

Neue Lohnordnung für die Hafenum-schlagsbetriebe in West-deutschland.

(ITF) Verhandlungen zwischen der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr der ITF an-geschl. und dem Arbeitgeberverband

für das Speditions-, Lagerei- und Transportgewerbe führten im September 1948 zur Unterzeichnung einer neuen Lohnordnung für die Hafenum-schlagsbetriebe im westfälischen Gebiet der west-deutschen Kanäle, die auch für die Städte Essen, Mülheim und Os-nabrück gilt.

In diesem Gebiet gelten nun die folgenden Stundenlohnsätze:

	<u>Ortsklasse</u>		
	I	II	III
1. Erste Vorarbeiter, Kranmaschi-nisten, auf Kränen ab 5 t, Speichermaschinisten	1,15	1,10	1,05 DM
2. Vorarbeiter, Kranmaschinisten auf Kränen unter 5 t, Hand-werker, Kraftfahrer, Maschi-nenwärter	1,05	1,--	-,92 DM

Ortsklasse

	I	II	III
3. Hafenumschlags- u. Lager- arbeiter, Heizer, Beifahrer	--,92	--,88	--,83 DM
4. Platz- und Hilfsarbeiter	--,83	--,77	--,72 DM

Frauen erhalten 75% der Männerlöhne der Lohngruppen 3 und 4, während die Löhne der Jugendlichen aufgrund derselben Lohngruppen folgendermassen berechnet werden:

16 Jahre und darunter	60%
nach vollendetem 17. Lebensjahr	70%
" " 18. "	80%
" " 19.-21. "	90%

STRASSENBAHNER

AUSTRALIEN

Doppelter Lohn für
Sonntagsarbeit bei den
Strassenbahnern.

(ITF) In Adelaide (Südaustralien) hat der Regierungsschiedsrichter für Sonntagsarbeit auf den Strassenbahnen doppelten Lohn gewährt.

Diese Bestimmung ändert das Urteil eines Schiedsgerichtes ab, das vor zwei Jahren gefällt worden war, und das fand, dass eine Entlohnung zu 150% genügend sei. Dieses Urteil war erlassen worden, nachdem Arbeiter und Strassenbahner in den drei wichtigsten Städten für Sonntagsarbeit doppelten Lohn gefordert hatten.

In Melbourne, Sydney und Hobart gelang es den Gewerkschaften, von einigen Arbeitgebern doppelte Entlohnung zu erzwingen. Dies brach eine Bresche in den Wall der Arbeitgeber und ermöglichte den Gewerkschaften in Adelaide, einen Präzedenzfall ins Feld zu führen.

Der neue richterliche Entscheid wurde von Gewerkschaftsvertretern dahingehend ausgelegt, dass er sich nur auf Angestellte bezieht, die regelmässig an sieben aufeinanderfolgenden Tagen arbeiten.

BELGIEN

Überzähliges Personal bei
den belgischen Strassen-
und Kleinbahnen.

(ITF) Während der deutschen Besetzung stieg die Zahl des Personals der Strassen- und Kleinbahnen von 9'500 (1940) auf

14'000, was den besonderen Umständen zuzuschreiben war.

Am 30. Juni 1946 betrug die Zahl der Angestellten 13'996, am 30. Juni 1947 13'260 oder 736 weniger, während bis zum 31. Januar 1948 die Gesamtzahl des Personals auf 12'692 absank. Die Strassenbahnen verringerten somit um 1'300 Personen im Laufe von 18 Monaten ihr Personal. Die Abgänge sind Todesfällen und Versetzungen in den Ruhestand, in den meisten Fällen aber Entlassungen zuzuschreiben.

Neuen Vorschriften zufolge wird das Personal weiterhin um 10%, in einigen Distrikten sogar um 20% herabgesetzt werden. Diese neue Massnahme wird wiederum in erster Linie diejenigen treffen, die zuletzt eingetreten sind. Meistens haben diese aber bereits einige Jahre Dienst geleistet, und da wahrscheinlich ganze Dienstzweige aufgehoben werden, so werden eine ganze Anzahl Angestellte mit ziemlich langer Dienstzeit entlassen werden.

Um zu verhindern, dass verhältnismässig junge Leute brotlos werden, und in Anbetracht der erhöhten Leistungsanforderungen an alte Männer infolge des rascheren Verkehrs, hat der Belgische Strassenbahnverband vorgeschlagen, alle Leute von 60 oder mehr Jahren in den Ruhestand zu versetzen. Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass gegenwärtig 107 Angestellte von 64 Jahren, 113 von 63, 114 von 62, 145 von 61 und 180 von 60 Jahren im Dienste der Strassenbahnen stehen, d.h. insgesamt 609 Leute, die unter Bedingungen in den Ruhestand versetzt werden könnten, die denjenigen der im Alter von 65 Jahren Pensionierten sehr nahe kämen.

Dies würde nach Ansicht des Verbandes weitgehend mithelfen, umfassende Entlassungen junger Leute zu vermeiden.