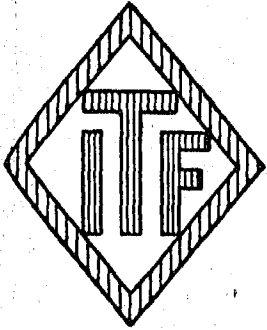


INTERNATIONALE-TRANSPORTARBEITER-FÖDERATION



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.22

8. November 1949

Aus der I.T.F.

Tagung des Exekutiv- Komitees der I.T.F.

(ITF) Das Exekutivkomitee der I.T.F. tagte in London vom 24. bis 26. Oktober 1949. Anwesend waren Omer Becu (Präsident, Belgien), J. Figgins (Grossbritannien), Trifón Gómez (Spanien), A.E. Lyon (U.S.A.) und J.H. Oldenbroek (Generalsekretär) als Mitglieder, G.B. Thorneycroft und T. Yates als Mitglieder des geschäftsführenden Ausschusses und P. Tofahrn, stellvertretender Generalsekretär.

Das Exekutivkomitee befasste sich mit der geplanten Gründung eines neuen internationalen Gewerkschaftsbundes als Folge der Spaltung des Weltgewerkschaftsbundes und der Bedeutung dieser Neugründung für die I.T.F. Es wünschte den Bemühungen der demokratischen Gewerkschaftsbewegung vollen Erfolg und gab seiner Bereitschaft Ausdruck, der neuen Organisation in jeder möglichen Weise beizustehen. Die Gründung dieser neuen Gewerkschaftsinternationale wird keine direkten Auswirkungen auf die I.T.F. haben; die I.T.F. ist jedoch bereit, mit der neuen Organisation eng zusammenzuarbeiten und über Mittel und Wege dieser Zusammenarbeit Vorschläge zu unterbreiten. Die Einladung zur Entsendung von Delegierten an den Gründungskongress der neuen Internationale, der Ende November in London stattfinden wird, wurde angenommen und O. Becu und J.H. Oldenbroek als Delegierte bestimmt.

Das Exekutivkomitee prüfte auch die Lage nach der Schaffung von "Berufsabteilungen" für Transportarbeiter durch den W.G.B., worauf eine Entschliessung angenommen wurde, die erklärt, dass "die Mitgliedschaft bei diesen neuen Organisationen, oder bei irgendwelchen anderen Organisationen totalitärer Tendenz, mit der Mitgliedschaft bei der I.T.F. unvereinbar" ist.

Alsdann befasste sich das Exekutivkomitee mit einer Reihe von Empfehlungen einer Internationalen Konferenz der Hafentarbeiter und Seeleute, die unter der Leitung der I.T.F. vom 26. bis 30. August 1949 in Rotterdam stattgefunden hat. Es wurde beschlossen, einen besonderen Ausschuss mit dem Kampf gegen die Einmischung der Kommunisten in der Schifffahrt, den Häfen und der Binnenschifffahrt zu beauftragen. Diesem Ausschuss werden zwei Vertre-

ter aus der Binnenschifffahrt angehören, die von den holländischen und deutschen Mitgliedsverbänden bestimmt werden, zwei der Hafentarbeiter, Vertreter aus Belgien und Grossbritannien und zwei Vertreter der Seeleute aus Frankreich und Norwegen, mit T. Yates, dem Generalsekretär des Britischen Landesverbandes der Seeleute und Vorsitzenden des geschäftsführenden Ausschusses der I.T.F. als Vorsitzenden. Überdies sollen die betreffenden Mitgliedsverbände aufgefordert werden, gemeinsame Landesausschüsse für Häfen, Schifffahrt und verwandte Industrien einzusetzen und sie mit der Bekämpfung der kommunistischen Umtriebe und der Organisation von Gegenaktionen zu beauftragen. Gemeinsame Ausschüsse sollen auch in allen Häfen eingesetzt werden, in denen dafür ein Bedürfnis besteht. Diesen Ausschüssen werden auch in diesen Häfen stationierte Vertreter ausländischer Seemannsverbände angehören; ihre Aufgabe wird sein, die Beschlüsse der internationalen und nationalen Ausschüsse durchzuführen.

Im selben Zusammenhang beschloss das Exekutivkomitee, die Beziehungen zum Kanadischen Seemannsverband abzubrechen und dem nächsten Kongress der I.T.F., der 1950 stattfinden wird, den Ausschluss dieses Verbandes - oder, was davon noch übrig ist - zu empfehlen.

Die gewerkschaftliche Lage in Italien wurde ebenfalls behandelt; es wurde beschlossen, in sehr naher Zukunft dorthin eine Delegation zu entsenden.

Dreizehn neue Verbände wurden als Mitglieder der I.T.F. aufgenommen, nämlich: Der Gesamtverband der Öffentlichen Betriebe und Verwaltungen sowie des Transportes, Gross-Berlin; die Jahazi Mazdoor (Seeleute der Küstenschifffahrt) von Bombay; der Hafentarbeiterverband von Guayaquil (Ecuador); der italienische Landesverband der Eisenbahner; die Transportarbeiter-Föderation von Pakistan, die Eisenbahnerföderation von Uruguay; der amerikanische Funkoffiziersverband; der amerikanische Verband der Flugzeugführer; die Landesföderation der kubanischen Transportarbeiter; der kubanische Verband des Luftfahrtpersonals; der kubanische Eisenbahnerverband; der kubanische Landesverband der Seeleute; die Sektion Luftverkehr des schweizerischen Verbandes des Personals öffentlicher Dienste. Überdies wurde der griechische Eisenbahnerverband wiederum in seine Rechte als Mitglied der I.T.F. eingesetzt.

Alsdann befasste sich das Exekutivkomitee mit den Ergebnissen der lateinamerikanischen Regionalkonferenz der Transportarbeiter, die unter der Leitung der I.T.F. vom 11. bis 13. September 1949 in Havanna auf Kuba stattfand, und beschloss, dem interamerikanischen Arbeiterbund und dem kubanischen Gewerkschaftsbund für die der I.T.F. anlässlich dieser Konferenz gewährte, sehr grosszügige und wertvolle Hilfe seinen Dank auszudrücken. Die Beschlüsse der Konferenz wurden genehmigt und die Statuten des neuen regionalen Zweigsekretariats der I.T.F., das die Konferenz einzurichten beschloss, mit einigen geringfügigen Abänderungen gutgeheissen. Das Zweigsekretariat wird seine Tätigkeit am 16. November aufnehmen; es wird unter der Leitung eines Ausschusses stehen, der sich wie folgt zusammensetzt:

Javier Bolaños Pacheco, Generalsekretär;
Calixto Hernández, Finanzsekretär;
Fernando González, Organisationssekretär;
Eduardo Cartaya, Propagandasekretär;
José Enseñat Polit, geschäftsführender Sekretär.

Vom 15. bis 17. Oktober 1949 fand in Paris unter der Leitung der I.T.F. eine Konferenz des Luftfahrtspersonals statt. Das Exekutivkomitee gab seiner Genugtuung Ausdruck über die guten Ergebnisse dieser Konferenz, sowie auch darüber, dass zwischen der I.T.F. und der Internationalen Föderation von Flugzeugführerverbänden so herzliche und gegenseitig bereichernde Beziehungen herrschen. Er beschloss, eine Luftverkehrs-Sektion der I.T.F. ins Leben zu rufen. Es sollen Bemühungen unternommen werden, um alle Verbände der Werk-tätigen in dieser Industrie zum Beitritt zu veranlassen. Der Generalsekretär wurde beauftragt, alles in seiner Macht stehende zu tun, um der neuen Sektion zum Erfolg zu verhelfen. Bei ausreichender Mitarbeit seitens der betreffenden Gewerkschaften ist das Exekutivkomitee bereit, das Sekretariat mit dem nötigen Fachpersonal zu versehen, damit die Interessen des Luftfahrtspersonals bei den internationalen offiziellen Organisationen, die sich mit Luftfahrt befassen, gebührend verteidigt werden können.

Das Exekutivkomitee besprach ebenfalls die Arbeit der internationalen Eisenbahnerkonferenz, die vom 15. bis 19. August 1949 in Innsbruck tagte, und der internationalen Konferenz der Strassentransportarbeiter, die vom 11. bis 14. Oktober in Paris stattfand. Beide Konferenzen waren von der I.T.F. veranstaltet worden. Die Entschliessungen, die von diesen Konferenzen angenommen worden sind, wurden vom Exekutivkomitee bestätigt. Beide Konferenzen hatten eine Entschliessung angenommen, die die Eisenbahner und Strassentransportarbeiter aufforderten, zusammenzuarbeiten, um die Angleichung der Arbeitsbedingungen in diesen zwei Industrien herbeizuführen und damit einen wichtigen Faktor des unwirtschaftlichen Wettbewerbs auszuschalten.

Das Problem der Verkürzung der Arbeitszeit wurde von beiden Konferenzen ausführlich besprochen, doch wurden keine bestimmten Schlussfolgerungen gezogen, da dieselbe Frage auf der Tagesordnung des I.T.F.-Kongresses 1950 stehen wird.

Die Eisenbahnerkonferenz nahm überdies eine Entschliessung an, welche die Schaffung einer europäischen Transportbehörde befürwortete. Das Exekutivkomitee beschloss, dass diese Entschliessung an die Mitgliedsverbände, sowie an die offiziellen internationalen Organisationen und europäischen Regierungen gesandt werden soll.

Der nächste Kongress der I.T.F. wird gemäss Beschluss des Exekutivkomitees vom 21. bis 29. Juli 1950 in Wien stattfinden.

Schliesslich befasste sich das Exekutivkomitee mit einem Protest der freien Gewerkschaft der Eisenbahner Gross-Berlins, die der I.T.F. als Mitglied angehört, und nahm folgende Entschliessung an:

Das Exekutiv-Komitee der I.T.F. hat auf seiner Sitzung vom 24. bis 26. Oktober 1949 in London folgende Tatsachen erwogen:

Die Eisenbahner der westlichen Sektoren Berlins haben einen Streik von 39 Tagen durchführen müssen, um die kommunistische Reichsbahnverwaltung der sowjetischen Besatzungszone zur Bewilligung berechtigter Forderungen zu bewegen, insbesondere der Auszahlung ihrer Löhne in der gesetzlichen Währung der Westsektoren.

Die Verwaltung weigerte sich, mit der freien Gewerkschaft der Eisenbahner Gross-Berlins, der rechtmässigen Vertretung der Streikenden, zu verhandeln, verpflichtete sich jedoch öffentlich, 60% der Löhne in Westmark zu zahlen und den Prozentsatz zu erhöhen, falls die Einnahmen in dieser Währung dies gestatteten.

Die Verwaltung versprach ferner, keinen der Streikenden zu massregeln.

Die sowjetische Militärbehörde verbürgte die Erfüllung der von der kommunistischen Reichsbahnverwaltung abgegebenen Versprechen.

Die Reichsbahnverwaltung weigert sich, die Löhne der Eisenbahner, die in den Westsektoren wohnen, jedoch im Sowjetsektor arbeiten, in der gesetzlichen Währung auszuzahlen.

Durch Betriebsumstellungen, Verlegung von Dienststellen von Westberlin nach dem russischen Sektor und durch Versetzung von Personal vom russischen Sektor nach Westberlin hat die Verwaltung künstlich und in böswilliger Weise in den Westsektoren einen Personalüberschuss geschaffen, um alsdann unter dem Vorwand wirtschaftlicher Notwendigkeit Entlassungen vorzunehmen.

Bei den 1372 Eisenbahnern, die zwischen dem 29. Juni und 23. August 1949 entlassen wurden, handelt es sich ausschliesslich um Personen, die am Streik teilgenommen haben.

Das Exekutivkomitee der I.T.F. protestiert voller Entrüstung gegen diesen Wortbruch den Streikenden sowie auch den Besatzungsbehörden der westlichen Sektoren Berlins gegenüber und versichert die Opfer der kommunistischen Arglist der Sympathie der organisierten Transportarbeiter der demokratischen Welt;

Appelliert an die Besatzungsbehörden der Westsektoren, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um den Arbeitern, die unter den ungerechten Massnahmen der kommunistischen deutschen Verwaltung leiden, zu helfen und ihre Wiedereinstellung zu erwirken;

stellt vor den organisierten Transportarbeitern und der Öffentlichkeit die Wortbrüchigkeit und Tücke der kommunistischen Verwaltung der Reichsbahn der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands bloss, die ihre Macht missbraucht, um politische Rachegefühle zu befriedigen;

Stellt die niederträchtige Rolle der kommunistischen Scheingewerkschaft der Eisenbahner der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands an den Pranger, die zuerst den kläglich gescheiterten Versuch unternahm, den Streik der Eisenbahner der Westsektoren zu brechen, und sich alsdann das Recht anmasste, im Namen der Streikenden mit der Verwaltung eine Vereinbarung abzuschliessen, die von der Verwaltung unter Einsatz allen Scharfsinns und mit der Unterstützung der kommunistischen Scheingewerkschaft sabotiert wird; und

überlässt es der Weltöffentlichkeit, die Haltung der sowjetischen Militärbehörden zu beurteilen, die in Missachtung der Tatsachen behaupten, die deutsche kommunistische Verwaltung erfülle gewissenhaft die abgegebenen Versprechen, und die sich weigern, zugunsten der Opfer des Wortbruchs und der Hinterlist der Kommunisten einzuschreiten.

Zivilluftfahrts-Konferenz
der I.T.F. in Paris.

(ITF) Vom 15. bis 17. Oktober
1949 fand in Paris unter dem
Vorsitz von O. Becu, Präsident

der I.T.F., die Gründungskonferenz der Luftverkehrs-Sektion der I.T.F. statt. Es nahmen daran Delegationen von 21 Organisationen teil, die alle Gruppen des Personals der zivilen Luftfahrt in Europa und den Vereinigten Staaten vertraten. Ein Vertreter des Internationalen Arbeitsamtes sowie der Sekretär der internationalen Föderation der Flugzeugführerverbände waren als Beobachter anwesend. Roger Lapeyre, Frankreich, wurde einstimmig zum Präsidenten der Sektion gewählt.

Was den Aufbau der Sektion anbetrifft, so war die Konferenz der Auffassung, dass für eine befriedigende Behandlung der Fragen einzelner Berufsgruppen gesorgt werden sollte und beschloss deshalb einstimmig, Untersektionen für das Flug- und das Bodenpersonal einzurichten. Jede Untersektion wird einen Ausschuss von fünf Mitgliedern besitzen, die von Ratgebern begleitet sein können. Die beiden Unterausschüsse bilden gemeinsam den Sektionsausschuss. Folgende Länder und Ländergruppen werden in den beiden Unterausschüssen vertreten sein:
Benelux, Frankreich, Grossbritannien, Lateinamerika, Skandinavien, Schweiz und U.S.A.

Eine erste Aussprache über das Arbeitsprogramm der Sektion befasste sich mit folgenden Punkten: Auslese, Beförderung, Diplome, Zusammensetzung der Flugzeugbesatzungen, Mindestlöhne, Einführung in technische Neuerungen, Dienstzeits-Vorschriften, bezahlter Urlaub, körperliche Eignungsprüfungen, Stellenausschreibung und Pensionen.

Die Konferenz beschloss, dass dem internationalen Arbeitsamt vorgeschlagen werden soll, die Frage des bezahlten Urlaubs auf die Tagesordnung der nächsten Tagung des Binnenverkehrsausschusses zu setzen.

Die beiden Unterausschüsse werden anfangs 1950 zusammentreten, um die Politik festzulegen, die der Sektion Luftverkehr an ihrer nächsten Vollkonferenz, die anlässlich des Kongresses der I.T.F. im Juli 1950 stattfinden wird, empfohlen werden soll.

In Bezug auf die Vertretung bei bestehenden internationalen Organisationen, die sich mit Luftverkehr befassen, beschloss die Konferenz einstimmig, das Sekretariat der I.T.F. zu beauftragen, um Vertretung in allen Ausschüssen der internationalen Zivilluftfahrts-Organisation nachzusuchen, die sich mit Fragen befassen, die das Personal im Luftverkehr berühren. Was die Vertretung bei der internationalen Fernnachrichtenverkehrs-Union und beim internationalen meteorologischen Amt anbetrifft, so beschloss die Konferenz, dass diese Angelegenheit an der ersten Zusammenkunft des Sektionsausschusses behandelt werden soll.

Die Frage der internationalen gewerkschaftlichen Zugehörigkeit des Personals der zivilen Luftfahrt wurde ausführlich besprochen, worauf die Konferenz beschloss, "das Sekretariat der I.T.F. zu ersuchen, die Mitgliedsverbände einzuladen, sich über die Frage zu äussern, ob es wünschbar und praktisch möglich ist, alle Gruppen des Personals der zivilen Luftfahrt in die internationale Gewerkschaftstätigkeit einzubeziehen, ohne Präjudiz der Organisationsverhältnisse auf nationalem Gebiet."

Internationale Strassentransportarbeiter-Konferenz.

Vom 11. bis 14. Oktober 1949 tagte in Paris eine Konferenz der Strassentransportarbeiter - und Strassenbahnerverbände der I.T.F. Die 37 Delegierten, die an dieser Konferenz teilnahmen, vertraten mehr als 400'000 Angestellte und Arbeiter in Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Luxemburg, Norwegen, Schweden, der Schweiz und Spanien (illegale Organisation). Die Mitgliedsverbände der I.T.F. in Finnland, Indien, Irland, Kanada, Libanon, Mexiko, Südafrika und den Vereinigten Staaten waren an der Entsendung von Delegationen verhindert.

Werner Brunner, der Vertreter der schweizerischen Transportarbeiter, wurde zum Vorsitzenden der Konferenz, und Gellibert vom französischen Transportarbeiterverband Force Ouvrière zu seinem Stellvertreter gewählt.

Die Arbeitszeit im Strassenverkehr.

Die Konferenz wurde mit der Aussprache über einen Bericht des Kollegen Geldof (Belgien) eröffnet, der sich mit der Arbeitszeit im Strassenverkehr beschäftigte. Der Berichterstatter erklärte, die Genfer Konvention über die Arbeitszeit im Strassenverkehrswesen (1939) stelle kaum die im gegenwärtigen Zeitpunkt wünschbare internationale Regelung dar und schlug vor, sie durch eine neue, auf dem Grundsatz der 40-Stunden-Woche aufgebaute Konvention zu ersetzen. Es sei zwar zuzugeben, dass die Bedürfnisse des Wiederaufbaus in einer Anzahl Länder diese Reform auf eine gewisse Zeit hinaus verunmöglichten, doch werde die Wirtschaftspolitik der Regierungen immer weniger durch die Bedürfnisse des Wiederaufbaus bestimmt; sie werde im Gegenteil immer mehr von Erwägungen internationaler Konkurrenzfähigkeit beeinflusst. Das Wiederaufleben der internationalen Konkurrenz werde den Strukturfehler der Weltwirtschaft, dessen Merkmal die Wirtschaftszyklen mit den einander ablösenden Perioden der Knappheit und des Überangebotes an Arbeitskräften sind, erneut zutage treten lassen. Es müsse deshalb von neuem an die 40-Stundenwoche gedacht werden als ein Mittel zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.

Um den Bedürfnissen gewisser Länder gerecht zu werden, in denen eine - aller Wahrscheinlichkeit nach vorübergehende - Knappheit an Arbeitskräften herrscht, könnte eine internationale Konvention die regelmässige Leistung einer veränderlichen Zahl von Überstunden (bis zu einer Höchstzahl von acht Stunden in der Woche) zulassen, wenn und solange, aber nur solange, eine allgemeine Knappheit an Arbeitskräften herrscht.

Der Vorschlag des Berichterstatters fand die Unterstützung der Delegierten aus Skandinavien, Belgien, Holland und Frankreich, obschon aus verschiedenartigen Gründen. Schweizerische und britische Delegierte stimmten der Forderung ebenfalls grundsätzlich zu, gaben jedoch der Meinung Ausdruck, der Augenblick sei noch nicht günstig zur Verankerung derselben in einem internationalen Arbeits-Übereinkommen, trotz der Verkürzung der Arbeitszeit in Grossbritannien, den Vereinigten Staaten, Kanada, Australien und Neuseeland. Es treffe zu, erklärten sie, dass Vorschriften und Praxis den Normen der Konvention von 1939 vielfach überlegen sind, doch müsse auch gesagt werden, dass zahlreiche Strassentransportarbeiter immer noch unter Bedingungen arbeiten, die an diejenigen des Übereinkommens nicht heranreichen. Die Ratifizierung dieses Übereinkommens wäre daher nicht lediglich eine leere Geste. Ein britischer Delegierter erklärte, die 40-Stundenwoche müsse in Etappen verwirklicht werden, und die erste Etappe sei die Einführung der 44-Stundenwoche durch Kollektivverträge, insbesondere auf dem europäischen Festland.

Die Konferenz musste feststellen, dass zwar Einigkeit bestand über das Ziel, aber nicht über Mittel und Wege der Verwirklichung der 40-Stundenwoche. Ereignisse wirtschaftlicher Natur wie die kürzliche Abwertung einer Reihe von Währungen sind jedoch imstande, die Konstanten des Problems rasch zu ändern. Die Konferenz zog es aus diesen Gründen vor, über die vorgebrachten Vorschläge und Gegenvorschläge nicht abzustimmen, sondern die Frage am Vorabend des Kongresses der I.T.F., der 1950 stattfinden wird, erneut aufzugreifen.

Die Koordination von Strasse und Schiene.

Kollege Hjalmar Svensson, der Delegierte des schwedischen Transportarbeiterverbandes, erstattete Bericht über die Frage der Koordination von Strasse und Schiene. Sein Gedankengang war folgender: Es kann kaum einen Zweifel darüber geben, dass die Koordination der Verkehrsmittel nur durch eine Behörde durchgeführt werden kann, die genügende Befugnisse besitzt, um bei der Verkehrsteilung ausschliesslich das Interesse der Allgemeinheit zu verfolgen. Solange es eine derartige Behörde nicht gibt, kann das Strassentransportgewerbe weder auf die Rolle als Hilfsverkehrsmittel zur Ergänzung der Eisenbahn und anderer Verkehrsmittel verwiesen werden, noch auf das Gebiet, in welchem es den Eisenbahnen tatsächlich überlegen ist. Es tritt mit den Bahnen in Konkurrenz und dieser Konkurrenzkampf ist oft unwirtschaftlich. Sobald die unwirtschaftliche Konkurrenz ausgeschaltet wird, ist das Problem der Koordination viel einfacher. Der grösste Faktor des unwirtschaftlichen Wettbewerbs ist die Ungleichheit der Arbeitsbedingungen. Es gibt keinen stichhaltigen Grund, weshalb die Strassentransportarbeiter

schlechter entlohnt werden und schlechteren Arbeitsbedingungen unterworfen sein sollen als die Eisenbahner. Mit einigen wenigen Ausnahmen geniessen die Eisenbahner, die, in Europa, im Dienste von staatlichen Unternehmungen stehen, weit bessere Bedingungen als die Strassentransportarbeiter. Es erwächst uns daraus die Aufgabe, die Arbeitsbedingungen der Strassentransportarbeiter auf das Niveau derjenigen der Eisenbahner zu heben. Allgemein gesprochen handelt es sich darum, den verschiedenen Transportbetrieben gleiche oder gleichwertige Verpflichtungen der Allgemeinheit, den Benützern, Drittparteien und den Arbeitern gegenüber aufzuerlegen.

Dieser Bericht gab Anlass zu einer lebhaften Diskussion, in der eine ganze Anzahl Delegierte zwar gewisse Erwägungen des Berichterstatters ablehnten, sich mit seinen Schlussfolgerungen jedoch einverstanden erklärten.

Einige unter ihnen sprachen sich gegen die Auffassung aus, dass das Kraftfahrzeug lediglich dank künstlicher Vorteile in den Tätigkeitsbereich der Eisenbahnen vorzudringen imstande war, und nicht dank technischer Überlegenheit.

Andere erklärten, der Berichterstatter habe im Rahmen des Gesamtproblems den Arbeitsbedingungen zuviel Gewicht beigegeben. Eine eingehende Untersuchung anderer Faktoren würde herausstellen, dass die Eisenbahnen oft durch die Steuergesetzgebung und andere Massnahmen bevorzugt werden. Schliesslich wurde gesagt, die Koordination müsse alle Verkehrsträger des Binnenverkehrs einbeziehen, also nicht nur den Eisenbahn- und Strassenverkehr, sondern auch die Binnenschifffahrt und die Luftfahrt. Das Problem müsse von den interessierten Gewerkschaftsorganisationen gemeinsam studiert werden.

Abschliessend nahm die Konferenz folgende Entschliessung an:

"Die vom 11. bis 14. Oktober 1949 in Paris tagende Konferenz der Strassentransportarbeiterverbände der I.T.F. erachtet, dass die Koordination der Verkehrsmittel nicht verwirklicht werden kann, ohne den Wettbewerb auszuschalten, was im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in allen Ländern möglich ist.

Sie erachtet nichtsdestoweniger, dass der unwirtschaftliche Wettbewerb die Interessen sowohl der Allgemeinheit als auch der Transportarbeiter schädigt.

Sie empfiehlt allen angeschlossenen Strassentransportarbeiterverbänden, den Standpunkt zu vertreten, dass der Wettbewerb, solange es ihn gibt, auf der Erfüllung gleicher oder gleichwertiger Verpflichtungen durch die betreffenden Transportunternehmungen der Allgemeinheit, den Benützern, Drittparteien und den Transportarbeitern gegenüber fussen muss.

Sie weist insbesondere auf die Tatsache hin, dass die Gleichheit der Arbeitsbedingungen geeignet ist, einen der Faktoren des unwirtschaftlichen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsmitteln auszuschalten, und fordert die Transportarbeitergewerkschaften auf,

gemeinsam und tatkräftig die Gleichheit der Gesamtheit der Arbeitsbedingungen ihrer Mitglieder anzustreben; und

ersucht Exekutivkomitee und Sekretariat der I.T.F., in der I.A.O. und der Verkehrskommission der V.N. sich für dasselbe Ziel einzusetzen."

Der Strassenfernverkehr.

Seit dem Kriege hat sich in Europa eine neue Art Strassenverkehr entwickelt: die Beförderung von Gütern - und auch von Personen - über grosse Entfernungen, das heisst über Entfernungen, die die Arbeiter in diesem Erwerbszweig zwingen, einen bis vierzehn Tage - und oft länger - von zuhause wegzubleiben. Ein Teil dieser Fahrten spielt sich innerhalb der Landesgrenzen ab, ein bedeutender Teil jedoch führt über die Grenzen hinaus. Beim internationalen Verkehr zeigt es sich nun, dass jede Kontrolle der Arbeitszeit aufhört, sobald das Fahrzeug die Grenze überquert. Bei genauer Prüfung stellt sich heraus, dass das Übereinkommen von 1939 über die Arbeitszeit im Strassenverkehr praktisch auf den Fernverkehr nicht anwendbar ist, viel weniger noch, wenn dieser durch das Gebiet mehrerer Staaten führt.

Der Ausschuss der Strassentransportarbeiter-Sektion der I.T.F. hat den Begriff Fernverkehr umschrieben als Verkehr, der über eine Entfernung von mehr als 350 km führt. Der Ausschuss hat auch die tatsächlichen Verhältnisse in diesem Erwerbszweig studiert. Werden diese Fahrzeuge mit zwei Fahrern bemannt, so wünschen die Besitzer, dass sich das Fahrzeug während mindestens 20 Stunden innerhalb eines Kalendertages auf der Fahrt befinde, bei der Verwendung eines Fahrers aber immer noch zwölf bis fünfzehn Stunden. Es ergibt sich daraus, dass sich in diesem Verkehrszweig bedauerliche Arbeitsverhältnisse entwickeln, die die Gesundheit selbst robuster Arbeiter in wenigen Jahren untergraben müssen. Einigen sehr starken Gewerkschaften wie z.B. der schwedischen, ist es gelungen, den schlimmsten Missbräuchen zu begegnen. Es muss aber hinzugefügt werden, dass in manchen Fällen die Arbeitgeber Forderungen auf Verbesserung der Verhältnisse abgelehnt haben mit dem Hinweis darauf, dass sie in der Lage sein müssen, der Konkurrenz ausländischer Unternehmungen standzuhalten.

Der Ausschuss hat sich veranlasst gesehen, den Entwurf eines europäischen Übereinkommens auszuarbeiten. Dieser Entwurf wurde der Konferenz durch Kollege Westerlaken vorgelegt. Die Diskussion zeigte, dass es nötig ist, ihn sorgfältig mit bestehenden Kollektivverträgen zu vergleichen, bevor zur Annahme oder Abänderung einer Anzahl der Bestimmungen geschritten werden kann, die vom Sektionsausschuss vorgeschlagen wurden. Die Konferenz beschloss, die Mitgliedsverbände einzuladen, zu Händen des Sektionsausschusses Abänderungsvorschläge einzureichen.

Gefährliche Güter.

Das Sekretariat teilte der Konferenz mit, dass eine internationale Konvention über den Transport von gefährlichen Gütern (Explosivstoffen, Säuren, komprimierten Gasen usw.) auf der Strasse in Ausarbeitung begriffen ist, und dass die

Gelegenheit ergriffen werden sollte, um die Aufnahme von Bestimmungen über den Schutz der Fahrer und andern Arbeiter, die bei diesen Transporten beschäftigt werden, vorzuschlagen d.h. sofern die Erfahrung diesen Schritt rechtfertigt. Es kam sich dabei um Vorschriften über die Verpackung handeln, um die Bedingungen, denen die Fahrzeuge entsprechen müssen, über den Ladevorgang und die Verstaueung der Güter auf dem Fahrzeug oder die Zahl der Fahrer, die das Fahrzeug begleiten müssen. Die Konferenz beschloss, die Mitgliedsverbände einzuladen, die bezüglich Vorschläge zu unterbreiten; der Sektionsausschuss diese Vorschläge studieren und allenfalls der Verkehrskommission der Vereinten Nationen unterbreiten.

Internationales Übereinkommen über den Strassen- und Kraftfahrzeugverkehr.

Die Welt-Strassenverkehrskonferenz der Vereinten Nationen hat im September 1949 ein Übereinkommen über den internationalen Strassenverkehr angenommen. Die I.T.F. hatte dem Ausschuss, der den Übereinkommensentwurf ausarbeitete, eine Reihe von Vorschlägen unterbreitet, die dem Programm der Berufsschauffere entnommen wurden. Einigen der Anregungen wurde entsprochen die zwei Hauptforderungen wurden jedoch abgelehnt. Obschon viele Landesgesetzgebungen für die Führer von Lastkraftwagen ein Mindestalter von 21 Jahren vorsehen, war es nicht möglich die Regierungen zur Aufnahme dieser Altersgrenze in das internationale Übereinkommen zu veranlassen. Das neue Übereinkommen schreibt, wie schon das alte, ein Mindestalter von 18 Jahren vor. Auch war es nicht möglich, die Regierungen davon zu überzeugen, dass es notwendig ist, von Anwärtern auf den internationalen Führerschein für Lastkraftwagen zu verlangen dass sie sich durch ein ärztliches Zeugnis über ihre körperliche Eignung und durch eine theoretische und praktische Prüfung über ihre berufliche Tüchtigkeit ausweisen.

Obschon viele Länder Kontrollorgane zur technischen Überprüfung der Kraftwagen besitzen, haben sich die Regierungen geweigert, im internationalen Lastkraftwagenverkehr das Strassentüchtigkeitszeugnis zur Vorschrift zu erheben. Das Übereinkommen enthält ausgezeichnete Vorschriften über die Bedingungen, denen ein Fahrzeug entsprechen muss, bevor es zum internationalen Verkehr zugelassen wird, unterlässt es jedoch, vorzuschreiben, dass die Lastkraftwagen mit einem offiziellen Zeugnis ausgestattet sein müssen, aus welchem hervorgeht, dass es diese Bedingungen erfüllt.

Die Konferenz nahm von den Bemühungen des Sekretariats Kenntnis und bedauerte, dass sie erfolglos verliefen.

Die zukünftige Arbeit der Sektion.

Die Konferenz hat den Sektionsausschuss beauftragt, das Programm der Berufsschauffere zu revidieren, die Frage des Schutzes der Taxichauffere gegen Raubüberfälle sowie Mittel zur Bekämpfung der schädigenden Auswirkungen des Vorhandenseins zahlreicher kleiner Transportunternehmungen - Ein- und Zweimannbetriebe - auf die Arbeitsbedingungen der Lohn-

arbeiter im Transportgewerbe zu erwägen. Die Konferenz hat den Ausschuss überdies auf eine Reihe von technischen Fragen aufmerksam gemacht, die die Strassenbahner interessieren.

Die Pariser Konferenz war eine Sympathiekundgebung der Strassentransportarbeiter der I.T.F. zugunsten des französischen Strassentransportarbeiterverbandes Force Ouvrière, der sich bemüht, die Strassentransportarbeiter und Strassenbahner Frankreichs unter das Banner der freien und unabhängigen Gewerkschaftsbewegung zu scharen.

Der Ausschuss der Seeleute-
Sektion der I.T.F. befasst
sich mit Abwertungsproblemen.

(ITF) Der Ausschuss der Seeleutesektion der I.T.F. trat am 31. Oktober in London zusammen, um sich mit den Auswirkungen

wirkungen der Abwertung verschiedener Währungen auf die Heuern der Seeleute zu befassen. An den Besprechungen nahmen teil: Laurson (Dänemark), Ferri-Pisani und Français (Frankreich), T. Yates und D.S. Tennant (Grossbritannien), de Boon und de Vries (Holland), Helland (Norwegen), J. Svensson (Schweden). Tennant führte den Vorsitz.

Die skandinavischen Seeleuteverbände haben bereits Kollektivverträge abgeschlossen, die die nachteiligen Auswirkungen der Abwertung auf den Teil der Heuern, den die Seeleute in Ländern harter Währung ausgeben müssen, einigermaßen beheben. Der Ausschuss beschloss, die Mitgliedsverbände der I.T.F. aufzufordern, grundsätzlich den Standpunkt zu vertreten, dass die Mannschaften von Schiffen der Länder, die abgewertet haben, Anspruch auf Entschädigung besitzen, wenn sie Häfen solcher Länder anlaufen, deren Währung nicht oder in geringerem Ausmass abgewertet wurde als die ihres Heimatlandes. Angesichts der Unterschiedlichkeit der Verhältnisse von Land zu Land soll über die Einzelheiten der Anwendung dieses Grundsatzes auf nationaler Ebene verhandelt werden.

Das Sekretariat der I.T.F. wurde beauftragt, die Entwicklung der Dinge aufmerksam zu verfolgen, und insbesondere auf nachteilige Auswirkungen ein Auge zu haben, die gegenwärtig noch nicht vorausgesehen werden können.

Ausschluss des kanadischen
Seeleuteverbandes aus dem
kanadischen Gewerkschafts-
bund und aus der ITF.

(ITF) Der kanadische Gewerkschaftsbund beschloss am 20. September mit überwältigender Mehrheit, den kanadischen Seeleuteverband auszuschliessen.

Der Kanado-Amerikanische Seeleuteverband (Seafarers' International Union of America), die Konkurrenzorganisation des kanadischen Seeleuteverbandes, wurde vom kanadischen Gewerkschaftsbund noch nicht als Mitglied zugelassen; der Präsident dieser Organisation liess jedoch durchblicken, dass eine spätere Aufnahme durchaus möglich ist.

Der Vorstand der ITF hat am 24. Oktober 1949 die Mitgliedschaft des kanadischen Seeleuteverbandes suspendiert und beschlossen, auf dem nächsten Kongress den Ausschluss dieser Organisation zu beantragen.

Holländischer Seeleuteverband gewinnt Unabhängigkeit innerhalb des Transportarbeiterverbandes.

(ITF) An einer Konferenz, die am 5. und 6. Oktober in Rotterdam stattfand, wurde beschlossen, den holländischen Seeleuteverband in einen unabhängigen

Mitgliedsverband des holländischen Transportarbeiterverbandes umzuwandeln. Der Seeleuteverband war 1946 als eine vom Transportarbeiterverband verwaltete Sektion gegründet worden. Nunmehr besitzt er eine eigene Leitung und Verwaltung mit A. de Boon als Präsident und J. Buquet als Sekretär.

Nach dem Ende des Krieges und der Befreiung Hollands gingen die Auffassungen über die Stellung, die der Seeleuteverband innerhalb der holländischen Gewerkschaftsbewegung einnehmen sollte, weit auseinander. Die einen waren für eine enge Verbindung mit dem Transportarbeiterverband, die andern für vollständige Unabhängigkeit sowohl vom Transportarbeiterverband als auch vom holländischen Gewerkschaftsbund. Letztere Auffassung wurde einmal in die Tat umgesetzt und ein unabhängiger Seeleuteverband gegründet, doch fehlte diesem Versuch die Unterstützung der Mehrzahl der Seeleute, weshalb er im Sande verlief.

Seither hat der Gedanke eines unabhängigen, dem Transportarbeiterverband als Mitglied angeschlossenen Seeleuteverbandes ständig an Boden gewonnen und ist nun verwirklicht worden.

EISENBAHNER

DEUTSCHLAND

Konstituierung des Reichsbahnbeirates.

(ITF) Am 5. September trat in Offenbach a.M. der Reichsbahnbeirat zu seiner konstituierenden Sitzung zusammen. Generaldirektor Dr.

Busch hob in einem Referat die Aufgaben der zukünftigen Aufbauarbeit bei der Eisenbahn hervor und bezeichnete folgende Massnahmen als besonders wichtig:

1. Rationalisierung des Verwaltungskörpers, d.h. zunächst Beseitigung jeder überflüssigen Arbeit; insbesondere Prüfung, ob die Generalbetriebsleitungen noch beibehalten werden müssen und inwieweit sich Reichsbahndirektionen, Ämter und Dienststellen auflösen lassen. Dabei soll unter allen Umständen an der bewährten Dreiteilung des Verwaltungsaufbaues - Hauptverwaltung, Direktionen, Amt - festgehalten und jede Instanzenvermehrung vermieden werden. Dezentralisierung der Verwaltungsarbeit soweit wie möglich und Übertragung vermehrter Aufgaben an die Direktionen.
2. Die Sicherung, dass die Arbeitskraft jedes Bediensteten voll ausgenutzt wird.
3. a) Im Güterverkehr: Förderung des Haus-Haus-Verkehrs mit einem besonderen Haus-Haus-Tarif.
Intensivierung des Behälterverkehrs mit Gross-, Mittel- und Kleinbehältern; Einführung von Gütertriebwagen.
- b) Im Personenverkehr: Auflockerung des Fahrplanes, häufigeres Fahren mit kleinen Einheiten; insbesondere erhebliche Verstärkung des Triebwagenverkehrs; baldige Vermehrung der 2.Klasse-Wagen, der Schlaf- und Speisewagen und der Ein-Mann-

Schlafwagenabteile. Polsterung der 3. Klasse und Übergang zum Leichtmetallwagenbau.

4. Stilllegung unrentabler Strecken und Bahnhöfe, soweit Ersatz durch private Kraftwagen möglich ist; anderenfalls Übernahme der Mehrkosten durch politische Körperschaften.
5. Technische Rationalisierung:
 - a) Elektrifizierung weiterer Strecken, wo sie wirtschaftlich ist, vor allem auch im Ruhrgebiet.
 - b) Vollautomatisierung des Sicherungswesens.
 - c) Mechanisierung d. Gleisunterhaltung.
6. Beibehaltung der bisherigen vorbildlichen sozialen Fürsorge für das Personal.

LUXEMBURG

Vierundzwanzigstündiger Proteststreik der Luxem- burger Eisenbahner.

(ITF) Am 11. Oktober führte der Landesverband der Eisenbahner Luxemburgs einen vierundzwanzigstündigen Streik zur Unterstützung von Pensions- und Lohnforderungen durch.

Die Hauptforderungen sind: Anpassung der Pensionen an die neuen Löhne, Beibehaltung des bisherigen Pensionierungsalters und Inkrafttreten der Lohnerhöhungen gewisser Lohnklassen mit Rückwirkung auf den 1. Januar 1948.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

ÖSTERREICH

Kollektivvertrag für die Arbeiter in den privaten Autobusbetrieben.

(ITF) Zwischen der Gewerkschaft der Bediensteten im Handel, Transport und Verkehr und dem Fachverband der Autobusunternehmen wurde ein Kollektivvertrag abgeschlossen, der am 27. Juni

in kraft trat. Der für das gesamte Bundesgebiet Österreichs gültige Kollektivvertrag enthält folgende hauptsächlich Bestimmungen:

A r b e i t s z e i t

Betriebspersonal: Die regelmässige wöchentliche Arbeitszeit beträgt ausschliesslich der Pausen 48 Stunden. Über diese festgesetzte Arbeitszeit hinausgehende Arbeitsleistungen werden als Überstunden bezahlt.

Die tägliche Arbeitszeit ist unter Bedachtnahme auf die Betriebserfordernisse im Einvernehmen mit dem Betriebsrat (Vertrauensmann) festzusetzen.

Fahrpersonal: Die Arbeitszeit des Fahrpersonals beträgt innerhalb von zwei Arbeitswochen 96 Stunden. Eine Überschreitung dieser Arbeitszeit von 16 Stunden innerhalb zweier Arbeitswochen ist ohne behördliche Bewilligung zulässig. Nach jeder Arbeitsschicht ist in der Regel eine zehnstündige Ruhepause einzuschalten. Der Arbeitnehmer erhält in der Regel wöchentlich einen Ruhetag von 24 Stunden am Arbeitsort, ausgenommen bei Fernreisefahrten.

Ü b e r s t u n d e n

Der Zuschlag beträgt an Arbeitstagen 50% des Grundstundenlohnes.
Für Arbeiten an Ruhetagen gebührt ein Zuschlag von 100%.

K r a n k e n e n t g e l t

Arbeitnehmer, die länger als einen Monat ununterbrochen im Betrieb beschäftigt sind, erhalten im Krankheitsfalle vom vierten Tag der Krankheit an ein Krankentgelt in der Höhe von 40% des Durchschnittslohnes der letzten 12 Wochen.

Dieses Krankentgelt wird nach einer ununterbrochenen Betriebszugehörigkeit

von 1 Monat	bis zu 12 Arbeitstagen
von 1 Jahr	bis zu 24 Arbeitstagen
von 5 Jahren	bis zu 36 Arbeitstagen

gewährt.

L o h n s ä t z e

Arbeitskategorien:

Mindestlohn pro Woche:
Schilling

- | | |
|---|--------|
| a) Automechaniker und Professionisten aus dem Kraftfahrzeughandwerk, welche ausschliesslich als solche verwendet werden | 199.63 |
| b) Arbeiter, welche als Hilfsmechaniker etc. Verwendung finden | 166.03 |
| c) Garagenmeister | 199.63 |
| d) Garagenarbeiter, Tankwärter, Kassierer, Hilfsarbeiter | 149.97 |
| e) Chauffeure mit einer fünfjährigen Berufspraxis | 181.59 |
| f) Chauffeure mit einer Berufspraxis unter fünf Jahren | 166.03 |

Ausserhalb Wiens sind die Lohnsätze von Bundesland zu Bundesland verschieden und im allgemeinen eher etwas niedriger als in der Hauptstadt.

40 Schillinge =(1) ein englisches Pfund.

HAFENARBEITER

NIEDERLANDE

Neue Hafendarbeiter-
erschule.

(ITF) Um das Niveau der Hafendarbeit zu heben und ihr wieder mehr Anziehungskraft zu verleihen, wurde 1947 ein Ausschuss mit der Ausarbeitung

eines Programms für Berufsausbildung der Hafendarbeiter beauftragt. Die Arbeiten dieses Ausschusses nahmen geraume Zeit in Anspruch, sodass erst im Frühjahr 1949 dazu geschritten werden konnte, eine Hafendarbeiterschule ins Leben zu rufen.

Der Ausschuss hatte in seinem Bericht auf die Notwendigkeit hingewiesen, theoretische und praktische Ausbildung miteinander zu verbinden und erklärt, dass die praktische Anleitung am besten an Bord eines Seeschiffes erteilt werden sollte, um den normalen Arbeitsbedingungen so nahe als möglich zu kommen.

Dem Schifffahrts-Generaldirektorat gelang es, für diesen Zweck von der Regierung ein Depot-Schiff zur Verfügung gestellt zu erhalten, und am 1. September konnte mit dem Ausbildungsprogramm begonnen werden.

Die Teilnahme am Kurs ist freiwillig. Er dauert 12 Wochen, während welcher Zeit die Kursteilnehmer ihren normalen Lohn beziehen und normale Arbeitszeit leisten. Ein Tag pro Woche ist der theoretischen und praktischen Ausbildung an Bord des Schulschiffes gewidmet; Turnen gehört ebenfalls zum Programm. Die Ausbildung umfasst drei Stufen: Grundschulung, Ausbildung zum Facharbeiter und Vorbereitung auf leitende Stellen.

VEREINIGTE STAATEN

Ende des Hafendarbeiterstreiks in Hawai.

(ITF) Am 7. Oktober kam auf Hawai ein Hafendarbeiterstreik zum Abschluss, der 160 Tage gedauert hatte. Der Streikabbruch

folgte auf den Abschluss eines Lohnabkommens durch den amerikanischen Hafen- und Lagerhausarbeiterverband (International Longshoremen's and Warehousemen's Union), ein Mitgliedsverband des C.I.O.

Der neue Vertrag, der von den 1000 Verbandsmitgliedern in Honolulu, d.h. von beinahe der Gesamtheit der Streikenden, einstimmig gutgeheissen wurde, ist bis zum 15. Juni 1951 befristet und bringt eine Erhöhung des Stundenlohns um 21 Cent. Die ursprüngliche Forderung der Gewerkschaft lautete auf einen Zuschlag von 32 Cent, wodurch der Stundenlohn auf \$ 1.72 erhöht worden wäre.

HOCHSEEFISCHER

INTERNATIONAL

Neuer Kollektivvertrag für Walfänger.

(ITF) Anfangs Juli fanden in Norwegen Verhandlungen statt zwischen den Vertretern der Walfängereien einerseits und dem britischen Landesverband der

Seeleute, dem britischen Verband der Steuerleute und Maschinisten, dem norwegischen Seeleuteverband und dem norwegischen Maschinistenverband andererseits. Die Besprechungen führten zum Abschluss eines Kollektivvertrages, der Heuern und Arbeitsbedingungen während des arktischen Walfangs 1949 - 50 festlegt. Der Vertrag, der von britischen, norwegischen und argentinischen Gesellschaften unterzeichnet wurde, ist eine Bestätigung des Vertrages von 1948 - 49. Die Fangprämien werden auf einer Grundlage errechnet, die entsprechend dem Durchschnitt der drei vorausgehenden Fangzeiten festgelegt wird. Neben anderen Ver-

änderungen unterstehen nun erstmals Schiffsjungen, die ihre erste Reise machen und bei ihrer Anwerbung noch nicht achtzehnjährig sind, ebenfalls dem Vertrag. Es wurde vereinbart, dass auf der Fahrt nach den Fanggebieten und zurück die acht Stunden täglich übersteigende Arbeitszeit (10 Stunden in der Verpflegungsabteilung) zu Überzeitsätzen entlohnt wird, ohne Rücksicht darauf, ob auf dem betreffenden Schiff das Zwei- oder das Dreiwachensystem gilt. Arbeit an Sonn- und Feiertagen in den Fanggebieten wird zu Überzeitsätzen entlohnt.

PERSONAL DER ZIVILLUFTFAHRT

Neue gemeinsame Organisation des skandinavischen Zivilluftfahrtspersonals.

(ITF) An einer Konferenz, die am 5. und 6. September in Oslo stattfand, errichteten Vertreter der norwegischen, schwedischen und

dänischen Verbände des Zivilluftfahrtspersonals und der Organisation des Personals der Skandinavischen Übersee-Luftfahrts-gesellschaft eine Arbeitsgemeinschaft mit dem Namen Skandinavischer Bund des Luftfahrtspersonals. Es handelt sich um ein gemeinsames Sekretariat der Mitgliedsverbände zur Koordination ihrer Tätigkeit. Die neue Organisation wird sich mit Sicherheitsfragen und mit den Löhnen und Arbeitsbedingungen der skandinavischen Flugzeugbesatzungen befassen; ihr Präsident ist Reidar Hartvedt vom norwegischen Flugzeugführerverband.

Die gemeinsame Organisation des skandinavischen Zivilluftfahrtspersonals ist als natürliche Entwicklung und als Folge der Verschmelzung der skandinavischen Fluggesellschaften zu betrachten.

FRANKREICH

Die Arbeitszeit in der französischen Luftfahrt.

(ITF) Ein Dekret vom 4. April 1949 legt Bestimmungen über die Anwendung des Gesetzes

vom 21. Juni 1936 über die 40-Stunden-Woche auf das Bodenpersonal der französischen Luftfahrtsgesellschaften fest.

Die Gesellschaften haben die Wahl zwischen: a) der gleichmäßigen Verteilung der Arbeitszeit auf sechs Tage, gefolgt von einem freien Sonn- oder Ruhetag; b) der ungleichmäßigen Verteilung der Arbeitszeit auf sechs Tage, wodurch ein weiterer freier Halbttag entsteht, der, wenn immer möglich, zusammenhängend mit dem wöchentlichen Ruhetag gewährt werden muss. Die entsprechende Regelung wird zwischen den beteiligten Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen festgelegt.

Die Arbeitszeit darf an keinem einzelnen Tag 10 Stunden überschreiten; der Umfang des Arbeitstages ist auf 12 Stunden beschränkt, doch kann diese Grenze bis auf 14 Stunden erhöht werden, falls die Erfordernisse des Betriebes dies verlangen. In aussergewöhnlichen Fällen und für gewisse Personalgruppen darf die tägliche Ruhezeit 10 Stunden unterschreiten. Falls nicht die ganze tägliche Dienstzeit von eigentlicher Arbeit ausgefüllt ist, so kann die wöchentliche Arbeitszeit nach Anhören von Personalvertretern aufgrund einer Bewilligung durch die zuständige Behörde zwischen 40 und 56 Stunden festgesetzt

werden, je nach Natur und Wichtigkeit der Arbeit. Solche Dienstzeiten werden als Arbeitswoche von 40 Stunden betrachtet.

Bei Zeitverlust infolge einer allgemeinen Arbeitseinstellung aus unvermeidbarem Anlass kann die tägliche Arbeitszeit zum Zwecke des Nachholens der verlorenen Zeit um zwei Stunden verlängert werden. Überzeitarbeit darf auch geleistet werden, um Unfälle zu vermeiden oder Unfallschäden zu beheben, um das richtige Funktionieren des Betriebes zu gewährleisten, zu Zwecken der Landesverteidigung und im Falle aussergewöhnlichen Arbeitsanfalles. Überzeitarbeit muss zu erhöhten Sätzen ertlohnt oder innerhalb einer bestimmten Frist durch entsprechende Freizeit kompensiert werden.

Ein Arbeitsplan und, wo Schichten gearbeitet werden, ein Schichtenplan müssen in jedem Gebäude an auffälliger Stelle angebracht werden.