



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. 11

31.Mai 1950

I.T.F.

Tagung des Exekutivkomitees in Bern.

(ITF) Vom 15. bis 17. Mai fand in Bern eine Tagung des Exekutivkomitees der I.T.F. statt. Den Vorsitz führte der General-

sekretär des Schweizerischen Eisenbahnerverbandes, Robert Brätschi. An der Tagung nahmen ausserdem teil: S. Christiansson (Schweden), J.B. Figgins (Großbritannien), T. Gomez (Spanien), G. Joustra (Niederlande), A.E. Lyon (USA), O. Becu (amtierender Generalsekretär) und P. Tofahrn (stellvertretender Generalsekretär).

Das Exekutivkomitee befasste sich mit einer Reihe von internen Geschäften, wie dem Finanzbericht für 1949 und der Organisierung der Arbeit des Kongresses, der vom 21. bis 29. Juli dieses Jahres in Stuttgart stattfinden wird.

Die angeschlossenen Verbände auf Kuba hatten um Beistand bei der Errichtung des lateinamerikanischen Zweigsekretariats der I.T.F. gebeten. Das Exekutivkomitee beschloss, Trifon Gomez mit der Aufgabe der Leitung der Aufbauarbeit des Zweigsekretariates zu betrauen. Er wird nach Havanna reisen, sobald seine übrigen Verpflichtungen dies gestatten.

Das Exekutivkomitee nahm verschiedene neue Organisationen als Mitglieder in die I.T.F. auf, nämlich die Einheitsgewerkschaft des Saarlandes, Industrieverband Eisenbahn (11.000 Mitglieder), den Italienischen Hafnarbeiterverband (4.000 Mitglieder) und die International

Longshoremen's (Hafenarbeiter) Association of North America (55.000 Mitglieder). Letztere zwei Beitritte gehen in direkter Weise aus dem "Kampf um die Häfen" hervor, d.h. der Aktion der I.T.F. zur Abwehr der kommunistischen Störungsversuche im Seeverkehr, insbesondere was den Transport von Atlantikpaktwaffen anbetrifft. Das Exekutivkomitee nahm mit Befriedigung vom Fortschritt dieser Kampagne sowie auch davon Kenntnis, dass alle kommunistischen Versuche, die Arbeit in europäischen Häfen zu unterbrechen, vereitelt worden sind.

Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Kampf des Kartells der argentinischen Seeleute und Hafenarbeiter um die Verwirklichung legitimer Forderungen in bezug auf die Arbeitsverhältnisse, wie auch den Schritten der argentinischen Regierung gewidmet, die versucht, das Kartell sich zu unterwerfen oder aber ganz zu zerschlagen. Das Exekutivkomitee erhob schärfsten Einspruch gegen eine Erklärung des argentinischen Arbeitsministers, in der ausgeführt wurde, die argentinischen Seeleute- und Hafenarbeitergewerkschaften seien "mit fremden Gold gekauft" und handelten unter den Instruktionen einer fremden Macht, die ihnen durch die I.T.F. übermittelt würden. Das Exekutivkomitee beauftragte den amtierenden Generalsekretär, bei der Regierung Argentiniens vorstellig zu werden und, falls nötig, zur internationalen Solidarität aufzurufen, um den argentinischen Gewerkschaften jede mögliche Hilfe angedeihen zu lassen.

Eine längere Aussprache fand statt über gewerkschaftspolitische Fragen wie auch über die Richtung, die dem Stuttgarter Kongreß gegeben werden soll. Das Exekutivkomitee beschloss, dem Kongreß die strenge Anwendung des Grundsatzes zu empfehlen, dass nur freie Gewerkschaften für die Mitgliedschaft in Frage kommen. Es empfiehlt dem Kongress infolgedessen den Ausschluss des Neuseeländischen Hafenarbeiterverbandes und der Finnischen Transportarbeitergewerkschaft, die mit der Berufsabteilung des W.G.B. für Seeleute und Hafenarbeiter Beziehungen angeknüpft haben oder im Begriffe sind, dies zu tun. Das Exekutivkomitee beschloss ferner, dem Kongress die Fortsetzung der Kampagne zugunsten der Vereinheitlichung Europas vorzuschlagen, um Europa zu ermöglichen, seinen Schwierigkeiten auch nach dem Ende der E.R.P.-Hilfe Herr zu werden. Auch wurde beschlossen, zu beantragen, dass die Aktion zur Verkürzung der Arbeitszeit im Eisenbahn- und Strassenverkehr noch nicht die Form einer Kampagne zugunsten eines internationalen Arbeitsübereinkommens über die 40-Stundenwoche annehmen soll.

Acht, dem Kongress zu unterbreitende Entschliessungen, über administrative Angelegenheiten, die Nichtanwendung des Washingtoner Übereinkommens über den Achtsturentag durch die griechischen Eisenbahnen, die Seattle-Übereinkommen, die Deportierung griechischer Kinder und die Wirtschaftslage Japans wurden eingehend behandelt und gutgeheissen.

Das Exekutivkomitee nahm mit Befriedigung zur Kenntnis, dass die Verhandlungen über Wege und Mittel der Zusammenarbeit zwischen den Internationalen Berufssekretariaten und dem I.B.F.G. gute Fortschritte gemacht haben und vor dem Abschluss stehen. Es wurde beschlossen, auf dem Kongress zu beantragen, die Erklärung abzugeben, dass die Grundlage der Beziehungen zwischen der I.T.F. und dem I.B.F.G., die der Verbindung und Zusammenarbeit auf dem Fusse der Gleichberechtigung, der gegenseitigen Achtung, der Unabhängigkeit der beiden Organisationen und des gegenseitigen Beistandes bei der Förderung gemeinsamer Interessen sein soll.

JAPAN

Der gemeinsame Rat der japanischen Transportarbeitergewerkschaften.

(ITF) Der gemeinsame Rat der japanischen Verkehrs- und Transportarbeiter, der gebildet wurde am 7. September 1947, ist die gemeinsame Organisa-

tion der Transportarbeitergewerkschaften ganz Japans. Der Rat vertritt einige 900.000 japanische Transportarbeiter. Diese sind in folgenden Gewerkschaften zusammengeschlossen:

Landesverband der Eisenbahner (400.000 Mitglieder), Landesverband der Seeleute (145.000), Allgemeiner Verband der Gewerkschaften des Privatbahnpersonals (120.000), Gewerkschaft des Personals der Expressgesellschaften (110.000), Verband der Gewerkschaften der städtischen Verkehrsarbeiter (35.000), Verband der Gewerkschaften im Lastkraftwagenverkehr (25.000), Verband der Gewerkschaften der Taxichauffeure (4.500), Gewerkschaft der Reisebüroangestellten (1.900).

Der Rat ist eine Organisation zur Zusammenarbeit und gegenseitigen Beratung. Sein Ziel ist die Anknüpfung, Förderung und Pflege freundschaftlicher Beziehungen zwischen den angeschlossenen Organisationen und ihre Zusammenfassung in einer starken und unzerstörbaren Föderation, zum Zwecke des Schutzes und der Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Interessen aller Verkehrs- und Transportarbeiter Japans und der Stärkung der Einheitsfront aller japanischen Arbeiter. Die Mitgliedsorganisationen tun alles, was in ihren Kräften steht, um diese Ziele zu fördern durch Zusammenarbeit und Bildung regionaler und provinzieller, auf ihre Ortsgruppen gestützter gemeinsamer beratender Ausschüsse.

BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMTRIEBE.

Der Kampf um die Häfen; Löschung der Waffen des Atlantikpaktes.

(ITF) Der Kampf ist nun vorüber und hat mit dem Siege der Kräfte der demokratischen Gewerkschaftsbewegung geendet, worauf

wir vertraut hatten. Der kommunistische Bluff hatte an der Atlantikpaktfront keine Wirkung. Keine der von den Kommunisten geplanten ernsthaften Arbeitsstockungen liessen sich verwirklichen, und wir vermuten, dass die Kommunisten ziemlich in Verlegenheit sein müssen, ihr offensichtliches Versagen wegzuerklären. Trotzdem muss erwartet werden, dass die kommunistischen Agitatoren weiterhin versuchen werden, auf die eine oder andere Weise Unruhe zu stiften. Je magerer die praktischen Ergebnisse ihrer Kampagne sind, umso verzweifelter dürften ihre Versuche werden, ihr Ziel der Störung um jeden Preis zu erreichen.

Unsere Achtsamkeit darf daher nicht nachlassen. Wir stehen möglicherweise vor einer neuen Phase des kommunistischen Guerillakrieges. Wir müssen uns sogar auf eine persönliche Kampagne gegen die im demokratischen Verfahren gewählten Führer der Hafentarbeitergewerkschaften gefasst machen.

Die Kommunisten haben es immer vermocht, sich in der Verwendung der verwerflichsten Formen der Anspielung, Beschimpfung und Verleumdung auszuzeichnen. Dieser Umstand wird uns jedoch nicht davon abhalten, unsere Anstrengungen zur Sicherung des Teiles der Welt fortzusetzen, in dem immer noch eine Atmosphäre herrscht, die wesentlich eine solche der Freiheit ist.

Im Nachstehenden geben wir einen Überblick über die Lage in den westeuropäischen Häfen (Stand vom 15. Mai):

BELGIEN

Zeebrügge

Ein amerikanischer Frachter mit Atlantikpaktwaffen an Bord traf am 12. Mai im belgischen Hafen von Zeebrügge ein. Demonstrationen fanden nicht statt.

DÄNEMARK

Esbjerg

Der erste Frachter, der mit Atlantikpaktwaffen an Bord in einen dänischen Hafen einlief, traf in der am 14. Mai zu Ende gehenden Woche in Esbjerg ein. Die Löscharbeiten verliefen störungslos.

Aarhus

Eine zweite Waffenladung wurde, ebenfalls ohne Zwischenfall, am 13. Mai im Hafen von Aarhus gelöscht. Die Ankunft weiterer Schiffe wird in naher Zukunft erwartet. Die Gewerkschaften erwarten keine Demonstrationen gegen das Löschen der Lieferungen.

FRANKREICH

Cherbourg

Die zweite im französischen Hafen von Cherbourg eingetroffene Waffensendung wurde am 8. Mai vom Schiff "American Clipper" entladen. Kommunistische Demonstranten versuchten die Hafendarbeiter zu veranlassen, die Löscharbeiten nicht aufzunehmen, erlitten jedoch dabei einen auffallenden Misserfolg, trotzdem die französische kommunistische Partei wie auch der von den Kommunisten beherrschte Gewerkschaftsbund in ihren Bemühungen, unter den Cherbourger Hafendarbeitern Unruhe zu verursachen, nicht nachgelassen haben.

ITALIEN

Neapel

Die Löschung von 5.000 Tonnen Kriegsmaterial, der dritten Atlantikpakt-Waffenlieferung an Italien, begann in Neapel am 10. Mai. 19 Personen, die im Zusammenhang mit feindseligen Demonstrationen während des Entladens des Waffenfrachters verhaftet worden waren, wurden später zu fünf Monaten Gefängnis und einer Buße von 20.000 Lire[†] verurteilt, weil sie der Aufforderung der Polizei, sich zu zerstreuen, nicht Folge geleistet hatten.

NIEDERLANDE

Rotterdam

Die "Empire State", das erste Schiff, das mit Atlantikpaktwaffen an Bord in einen holländischen Hafen einlief, traf am 4. Mai im Hafen von Rotterdam ein. Kommunistische Versuche, die Hafendarbeiter zum Streiken zu verleiten, misslangen fast vollständig. Einige wenige Leute legten für eine halbe Stunde die Arbeit nieder; die große Mehrzahl

[†]) 1 £ gleich 1.750 Lire

folgte jedoch dem Rat ihrer Gewerkschaft, und die Löscharbeiten verliefen normal.

Die holländische kommunistische Partei versuchte später, ihre Ehre zu retten, durch die Ausrufung eines Streiks der Hafentarbeiter in Amsterdam. In weiser Voraussicht wählten sie dazu den "Tag der Befreiung" aus, der ohnehin ein halber Feiertag ist. Trotzdem aber kümmerten sich die Amsterdamer Hafentarbeiter nicht um den Streikaufruf. Dieses neuerliche kommunistische Versagen in einer Stadt, in der der kommunistische Einfluss immer noch nicht unbedeutend ist, zeigt in klarer Weise, wie wenig Einfluss die kommunistischen Ruhestörer in den holländischen Häfen haben.

USA

In Washington wurde am 10. Mai bekanntgegeben, dass weitere amerikanische Waffensendungen in wenigen Tagen nach Italien, Belgien, Frankreich, den Niederlanden und Dänemark abgehen werden.

EISENBAHNER

FINNLAND

Ende eines Eisenbahnerstreiks nach Vermittlung durch einen führenden Sozialdemokraten.

(ITF) Der Streik der finnischen Eisenbahner, der am 3. Mai ausgelöst worden war, nachdem die Regierung sich geweigert hatte, der Forderung der Eisen-

bahner auf Gewährung einer mit den steigenden Lebenshaltungskosten in Einklang stehenden Erhöhung der Ruhestandsgehälter zu entsprechen, endete am 8. Mai um 22.00 Uhr, nachdem es dem Sozialdemokraten Fagerholm, den die Regierung als Vermittler eingesetzt hatte, gelungen war, eine Verständigung zu erzielen.

Vor dieser Verständigung hatte die Regierung die streikenden Eisenbahner aufgeboten und sie im Falle der Nichtwiederaufnahme der Arbeit mit Kriegsgericht bedroht. Daraufhin erklärte der Finnische Gewerkschaftsbund, die Eisenbahner zu unterstützen, und liess die Absicht durchblicken; einen Generalstreik des Staatspersonals auszulösen, falls die Regierung auf ihrer Haltung beharre.

Angesichts der entschlossenen Haltung der ganzen demokratischen Gewerkschaftsbewegung Finnlands, ernannte die Regierung Fagerholm zum Vermittler, der in den Morgenstunden des 8. Mai über den Rundfunk mitteilen konnte, dass eine Verständigung erzielt worden sei. Aufgrund der Vereinbarung werden alle Arbeiterlöhne rückwirkend auf den 1. Mai um 15% erhöht. Gleichzeitig werden die Löhne des Staatspersonals angepasst, wie auch alle Löhne, deren Festsetzung vom Staatsrat vorgenommen wird. Diese Löhne werden mit dem Lebenskostenindex verknüpft. Steigt letzterer um 5%, so werden auch die Löhne um 5% erhöht.

STRASSENTRANSPORTARBEITER.

USA

Lohnerhöhungen der Arbeiter
im Strassentransportgewerbe

(ITF) Die statistische Abteilung des USA-Arbeitsministeriums hat bekanntgegeben, dass im vergangenen

Jahre für mehr als 215.000 Kraftfahrer, Beifahrer und andere Arbeiter im Strassentransportgewerbe der Vereinigten Staaten Erhöhungen der Stundenlohnsätze und Meilengelder in Kraft getreten sind.

Die Mehrzahl dieser Arbeiter erhielten Lohnerhöhungen von 10 Cent die Stunde und mehr. Diese Angabe ist der Übersicht des statistischen Amtes über die Ergebnisse von Kollektivverhandlungen entnommen, die mindestens 200 Arbeiter betrafen.

Neue oder zusätzliche Arbeitgeberbeiträge an gewerkschaftliche Kranken- und Wohlfahrtseinrichtungen nehmen in den 1949 abgeschlossenen Verträgen eine prominente Stelle ein. Überdies wurde für etwa die Hälfte der von den Kollektivverträgen betroffenen Arbeiter eine weitere Lohnerhöhung im Jahre 1950 oder anfangs 1951 vorgesehen.

Die im Jahre 1949 durchschnittlich erzielte Lohnerhöhung betrug 11 1/2 Cent die Stunde. Die berechnete Erhöhung des Stundenverdienstes in den Fällen, in denen das Meilengeld erhöht wurde, betrug:

<u>Erhöhung des Stundenverdienstes</u>	<u>Zahl der betroffenen Arbeiter</u>
Weniger als 6 Cent	6.000
6 bis 7,9 Cent	24.000
8 " 9,9 "	22.300
10 " 11,9 "	54.500
12 " 13,9 "	68.000
14 " 15,9 "	12.500
16 Cent und mehr	27.000

Wenige der Neuabschlüsse, die zur Kenntnis der Abteilung gelangten, sahen keine Lohnerhöhungen vor. In diesen Fällen, die insgesamt weniger als 4.000 Arbeiter betrafen, wurden Erhöhungen der zusätzlichen Leistungen gewährt. Die Ziffer von 4000 Arbeitern gibt keine Auskunft über die Anzahl der organisierten Arbeiter im Strassenverkehr, deren Löhne im Jahre 1949 unverändert blieben, denn die Tarifverträge, die im Laufe des Jahres keine Veränderungen erlitten, sind in der Statistik nicht mitberücksichtigt.

Neben Bestimmungen über Lohnerhöhungen im folgenden Jahre (etwa 108.000 Arbeiter werden im Jahre 1950 oder 1951 weitere Lohnerhöhungen erhalten) wurden zwischen Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften für eine beträchtliche Zahl Arbeiter weitere Vorteile vereinbart.

Etwa 98.000 Arbeiter waren bei Firmen beschäftigt, die darin einwilligten, Beiträge an Kranken- und Wohlfahrtskassen zu zahlen oder solche zu errichten. Andere grössere Veränderungen sind; Zusätzlicher bezahlter Jahresurlaub (etwa 39.500 Arbeiter betreffend), zusätzliche Urlaubszahlungen (etwa 7.500 Arbeiter) und neue Pensionsordnungen (etwa 14.500 Arbeiter).

SEELEUTE

PANAMA-AKTION DER I.T.F.

Zwei Tarifverträge für Panamaschiffe abgeschlossen.

(ITF) In Ausführung des Beschlusses der Internationalen Seeleute-konferenz der I.T.F. vom April 1950 in Amsterdam wurden anfangs

Mai in Genua zwei Tarifverträge zwischen Vertretern der I.T.F. und des Italienischen Seeleuteverbandes (Federazione Gente del Mare) einerseits und italienischen Reedern mit Schiffen unter der Flagge Panamas andererseits abgeschlossen.

Der eine der beiden Tarifverträge betrifft fünf Linienschiffe der Reederei Fratelli Cosulich, die "Argentina", die "Atlantic", die "Brazil", die "Protea" und die "Italia", und sieht eine Erhöhung der Heuern um 10% vor, womit die Monatsheuer eines Vollmatrosen auf £ 24.15.0 ansteigt. Tarifvertraglich festgehalten werden auch die übrigen Anstellungsbedingungen, einschliesslich eines Jahresbonus in der Höhe einer Monatsheuer, 18 Tage bezahlter Jahresurlaub, und je einen zusätzlichen Urlaubstag pro Sonntag oder öffentlicher Feiertag auf See. Vier der öffentlichen Feiertage werden je durch 2 Urlaubstage abgegolten.

Der zweite Tarifvertrag wurde mit der "Alvion Steamship Company" abgeschlossen und konsolidiert die bisher geltenden Bestimmungen über die Anstellungsverhältnisse an Bord der beiden unter der Flagge Panamas fahrenden Schiffe der Reederei, "Fairsea" und "Castelverde". Die Monatsheuer eines Vollmatrosen beträgt auf diesen Schiffen, den einer Monatsheuer entsprechenden Jahresbonus eingerechnet, £ 31.

Beide Tarifverträge sehen die volle Anwendung der italienischen Sozialgesetzgebung auf die erwähnten Schiffe vor.

Schwedische Panamareeder beabsichtigen Hebung der Arbeitsverhältnisse auf ihren Schiffen.

(ITF) Die schwedische sozialdemokratische Tageszeitung "Morgontidningen" berichtet, dass schwedische Reeder, die Schiffe unter der Flagge Pa-

namas stehen haben, beabsichtigen, Lohn- und Arbeitsbedingungen auf ihren Schiffen denen auf schwedischen Schiffen anzupassen.

Holländische Truppentransporter vom Panamaboykott der I.T.F. ausgenommen.

(ITF) Zwischen P.de Vries, dem Vorsitzenden des Holländischen Schiffsoffiziersverbandes und Mitglied des Boy-

kottkomitees der I.T.F., und dem holländischen Generaldirektor für die Schifffahrt ist eine Vereinbarung erzielt worden über die Nichtanwendung des ITF-Boykotts auf zwei von den Niederlanden gecharterte Truppentransporter, die "Fairsea" und die "Nelly", die unter der Panamafolge fahren.

De Vries hatte Gelegenheit, die beiden Schiffe in Augenschein zu nehmen, und hat sich davon überzeugt, dass beide die Normen für Truppentransporter erfüllen.

Untersuchung der Panamaschiffe in britischen Häfen inbezug auf Hygiene.

(ITF) Über alle Panamaschiffe, die in die Häfen von Stockton oder Middlesborough an der englischen Ostküste einlaufen, hat der Chefinspektor der

Hafengesundheitsbehörde in Zukunft Bericht zu erstatten. Dieser Beschluss wurde von der Behörde gefasst, nachdem erklärt worden war, die hygienischen Verhältnisse und Quartierräume an Bord dieser Schiffe entsprächen nicht den Anforderungen.

Die Behörde erklärte, der Umstand, dass gewisse Schiffe unter der Flagge Panamas fahren, berühre sie nicht; ihre Aufgabe bestehe darin, für gesunde Verhältnisse zu sorgen.

ARGENTINIEN

Achtundsiebzigstündiger Streik der Seeleute und Hafentarbeiter.

(ITF) Ein 78-stündiger Streik der argentinischen Seeleute und Hafentarbeiter wurde vom Kartell der argentinischen Seeleute und

Hafentarbeiter ausgelöst, beginnend am 2. Mai um Mitternacht. Der Streik, der den Hafen von Buenos Aires lahmlegte, hatte den Zweck, Reeder und Regierung zu zwingen, die längst erhobenen Forderungen der Arbeiter auf Verbesserung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse zu beachten.

Die argentinische Regierung erklärte den Streik als illegal und beschuldigte das Kartell "anti-argentinischer" Tätigkeit. Das Kartell ist der I.T.F. angeschlossen.

BELGIEN

Die Seeleutegewerkschaften widersetzen sich mit Erfolg einem allgemeinen Abbau der Heuern.

(ITF) Ende 1949 unterbreitete die Belgische Reedervereinigung im Rahmen der Paritätischen Kommission für die Handelsschifffahrt Änderungsvorschläge zum geltenden

Tarifvertrag. Diese Vorschläge betrafen u.a. eine Herabsetzung der Heuern um 10%.

Die Seeleutesektion des Belgischen Transportarbeiterverbandes machte jedoch im Verlaufe von Verhandlungen über die Neufassung des Tarifvertrages klar, dass sie sich einer Herabsetzung der Heuern widersetzen würde und dass sie sich im Falle eines Konfliktes als Folge der Reederforderungen auf den rückhaltlosen Beistand aller belgischen Seeleute verlassen könnte.

Dass die Reeder die Stärke der organisierten Arbeiterschaft in der belgischen Schifffahrt erkannt haben, wird dadurch belegt, dass der neue, ab 16. März gültige Tarifvertrag für die belgische Handelsschifffahrt keine allgemeine Herabsetzung der Seeleuteheuern vorsieht.

FINNLAND

Heuern durch Schiedsspruch erhöht.

(ITF) Die lange dauernden Lohnverhandlungen, die die finnischen Seeleutegewerkschaften gemeinsam seit letzten Dezember mit den

Reedern geführt haben, sind nun erfolgreich abgeschlossen worden. Am 1. April gelang es dem staatlichen Vermittler, eine friedliche Beilegung des Konfliktes zu erzielen. Die Heuern aller Arbeitnehmer der finnischen Handelsschifffahrt werden erhöht.

Die neue Vereinbarung lautet wie folgt:

Die Bestimmungen des 1949 abgeschlossenen, gegenwärtig angewandten Tarifvertrages bleiben bis Ende 1950 weiterhin in Kraft mit folgenden Abänderungen:

- a) Die im September 1949 eingeführte "Zulage zur Kompensation von Abwertungsverlusten" wird nach dem 31. März 1950 nicht mehr ausbezahlt. Die Ende 1949 gültigen Heuersätze werden mit Wirkung ab 1. April 1950 um 12% erhöht.
- b) Die Heuerskala ist künftig mit dem Lebenshaltungsindex, Stand vom Februar 1950, verknüpft. Steigt der Index um 5%, so werden auch die Heuern um 5% erhöht.
- c) Der so abgeänderte Kollektivvertrag hat Gültigkeit vom 1. April 1950 bis 31. Dezember 1950.

ALLGEMEINE NACHRICHTEN

INTERNATIONAL

Gewerkschaften der E.R.P.-Staaten über europäische Einheit.

(ITF) Vom 18. bis 20. April fand in Rom eine Konferenz der Gewerkschaften der E.R.P.-Länder statt, an der die I.T.F.

bedauerlicherweise nicht direkt vertreten sein konnte, da zum gleichen Zeitpunkt verschiedene ITF-Konferenzen stattfanden. Nachstehend geben wir die Entschliessung der Konferenz über europäische Einheit wieder:

"Die demokratischen Gewerkschaften anerkennen einstimmig die Bedeutung europäischer Einheit. Probleme, wie die Koordination der Investitionen, die Liberalisierung des Handels, die Errichtung einer Europäischen Zahlungsunion und die Beweglichkeit der Arbeitskräfte können eine gänzliche und befriedigende Lösung lediglich in einem geeinten Europa finden, wobei anerkannt werden muss, dass der Fortschritt in der Richtung auf Koordination und Vereinheitlichung der europäischen Wirtschaft sich nicht weit verfolgen lässt ohne entsprechende politische Massnahmen. Einheit ist so lebenswichtig, dass Risiken in Kauf genommen werden müssen; es muss jedoch erkannt werden, dass, falls nicht gewisse Grundsätze, insbesondere die volle Nutzbarmachung der zugänglichen Hilfsquellen und eine gerechtere Verteilung der Nationaleinkommen, von allem Anfang an befolgt werden, die Einheit nicht auf festen Grundlagen ruhen und auf die Länge durch politische und soziale Unbeständigkeit untergraben werden wird.

Es ist klar, dass die zu überwindenden Schwierigkeiten ungeheuer sind infolge der Vielfalt der wirtschaftlichen Interessen und politischen Philosophien in Westeuropa. Alle aufrichtig demokratisch gesinnten Kräfte sind jedoch ein und derselben Auffassung über das Bedürfnis nach tatkräftiger Verfolgung von Lösungen dieser Schwierigkeiten; denn es ist gewiss, dass ohne Einheit die wirtschaftliche Wiederbelebung Europas auf die Dauer nicht gänzlich verwirklicht werden kann."

Wir bedauern unsere unvermeidbare Abwesenheit von dieser Konferenz, da wir zu unserer Überraschung feststellen müssen, dass in diesem Beschluss nicht erwähnt ist, welche Rolle eine überstaatliche Organisation des Verkehrswesens bei der Verwirklichung der angestrebten europäischen Einheit spielen könnte. Wie vor allem in Gewerkschaftskreisen bekannt sein dürfte, die das E.R.P. befürworten, hat die I.T.F. bereits im April 1948 dem Europäischen Wiederaufbauprogramm und seiner Bedeutung für den Wiederaufbau des europäischen Verkehrswesens eine besondere Konferenz gewidmet. Auf dieser Konferenz wurde eine Entschliessung angenommen, in der u.a. erklärt wurde:

" Die Konferenz begrüsst den Wortlauf des ursprünglichen Marshall-Angebotes, aus welchem sich Amerikas Anerkennung des dringenden Bedürfnisses Europas nach wirtschaftlichem Zusammenschluss ergibt. Die Konferenz ist der Auffassung, dass das Verkehrswesen, je nach seiner Organisierung, den wirtschaftlichen Zusammenschluss fördert oder aber ihn behindert, und dass das Bestehen von nationalen Verkehrswesen, die nach Grundsätzen arbeiten, die vor allem -- wenn nicht sogar ausschliesslich -- nationalen Interessen dienen, bestimmt ein Hindernis ist, was Europa anbetrifft. Die Konferenz nimmt Kenntnis von den Bemühungen der I.T.F., den Ausweg aus der Sackgasse aufzuzeigen, in die Europa geraten ist als Folge der Überbetonung nationaler Interessen auf dem Gebiete der Wirtschaft;

Bekräftigt aufs Neue den bereits früher von der I.T.F. verkündeten Glauben, dass die Organisierung des europäischen Verkehrswesens im Sinne der Empfehlungen des Berichtes des Jahres 1944 ihres Europäischen Verkehrsausschusses dazu berechnet wäre, den Weg zu einer neuen und gedeihlichen Zukunft Europas freizulegen; und "Fordert die europäischen Transportarbeiter und ihre Organisationen auf, ihren Einfluss auf Gewerkschaftsbewegungen, Parlamente und Regierungen ihrer Länder und die Öffentlichkeit im allgemeinen geltend zu machen, um deren Unterstützung für einen weitgehenden wirtschaftlichen Zusammenschluss Europas zu gewinnen."

Es geht daraus hervor, dass die I.T.F. während des Krieges, und zwar bereits 1944, eine ganz Europa umfassende Organisation des Verkehrs forderte, mit (wie damals erklärt wurde) "dem Endziel, dafür zu sorgen, dass das Verkehrswesen zur Erzielung eines grösseren Masses an Einheit des europäischen Lebens beiträgt." In einer weiteren Entschliessung der Konferenz des Jahres 1948 wurde die Forderung auf Errichtung einer Europäischen Verkehrsbehörde weiter ausgeführt.

Die I.T.F. hat unablässig die Notwendigkeit der Schaffung einer europäischen Verkehrsbehörde betont. Die jüngste diesbezügliche Erklärung ging von der Internationalen Eisenbahnerkonferenz aus, die vom 15. bis 19. August 1949 in Innsbruck tagte. Der Resolution dieser Konferenz wurde die grösstmögliche Verbreitung gegeben.