



## PRESSEBERICHT

MARITIME HOUSE  
OLD TOWN  
CLAPHAM  
LONDON, S.W.4

ERSCHEINT DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH, SPANISCH UND SCHWEDISCH  
NACHDRUCK UNTER QUELLENANGABE (I.T.F.) GESTATTET

Deutsche Ausgabe Nr. 1

8. Januar 1951



I. T. F.

Die ITF unterstützt den Kampf eines japanischen Mitgliedsverbandes für Gerechtigkeit.

(ITF) Die ITF hat von der ihr angeschlossenen japanischen Eisenbahnergewerkschaft die Mitteilung erhalten, dass die japanischen

Eisenbahner beschlossen haben, scharfe Massnahmen zu treffen, um die Durchführung eines im April 1950 gefällten Schiedsspruches zu erlangen, der eine Erhöhung ihres "Normallohnes" auf 8.200 Yen im Monat vorsah. (£1 = 1.000 Yen nach der Pfundabwertung, vorher 1.450 Yen)

Der Landesverband der japanischen Eisenbahner hatte bereits im August 1949 eine Erhöhung des Normallohnes, der damals 6.300 Yen betrug, gefordert. Diese Forderung stützte sich auf die Tatsache, dass die Lebenshaltungskosten in Japan infolge der in diesem Lande eingetretenen Inflation zwischen Juli 1948 und Juli 1949 um 30,7 % gestiegen waren. Die Lage aller Eisenbahner war damit schwierig geworden, die der niederen Lohnstufen sogar verzweifelt.

Die Gewerkschaft forderte daher die Erhöhung des Normallohnes auf 9.700 Yen. Verhandlungen mit der Verwaltung der Staatsbahnen endeten jedoch völlig ergebnislos. Die Verwaltung nahm Zuflucht zu der Behauptung, die Finanzen der Bahnen gestatteten eine solche Erhöhung nicht.

Daraufhin unterbreitete der Landesverband der Eisenbahner die Forderung einem auf gesetzlichem Wege eingesetzten Schlichtungsausschuss. Dieser bestätigte die von der Gewerkschaft angeführten Tatsachen, aber auch die Behauptung der Verwaltung, dass sie finanziell nicht in der Lage sei, der Forderung zu entsprechen. Allerdings wies der Ausschuss darauf hin, dass das allgemeine Preisniveau 204 mal so hoch ist wie vor dem Kriege, die Eisenbahn-Fahrpreise 93 mal und die Frachttarife 74 mal. Fahr- und Beförderungspreise waren von der Regierung niedrig gehalten worden als "Beitrag" der Staatsbahnen zum Wiederaufbau. Der Schlichtungsausschuss zog daher den Schluss, dass "es nicht angeht, das Lohnproblem mit den Mitteln in Beziehung zu bringen, die in einem unter solch besonderen Umständen aufgestellten abnormalen Eisenbahn-Budget zur Verfügung stehen. Wenn die Regierung es vom Standpunkt der Nation aus für notwendig hält, sich in die Finanzen der Staatsbahnen einzumischen, dann kann sie nach unserer Auffassung nicht die Verantwortung für die Ersetzung der dadurch entstehenden Fehlbeträge ablehnen."

Der Ausschuss beurteilte die Forderung infolgedessen nach der Frage, ob die gegenwärtigen Löhne für die Gewerkschaftsmitglieder "das nationale Verbrauchsniveau" garantieren und

kam zu dem Schluss, dass dies nicht der Fall sei. Er entschied daher zugunsten der Erhöhung und erliess einen Schiedsspruch, der den Normallohn auf 8.057 Yen festsetzte. Die Gewerkschaft stimmte den Schlussfolgerungen des Ausschusses mit einigen Vorbehalten zu. Die Regierung jedoch lehnte die Vorschläge rundweg ab.

Daraufhin ersuchte die Gewerkschaft um eine schiedsgerichtliche Regelung und ein in Uebereinstimmung mit dem Gesetz eingesetztes Schiedsgericht begann am 28. Oktober 1949 mit den Verhandlungen. Seine Schlussfolgerungen bestätigten im grossen und ganzen die Vorschläge des Schlichtungsausschusses.

Schiedsgerichtliche Urteile, die die Arbeitsbedingungen der japanischen Staatsangestellten betreffen, sind jedoch erst nach ihrer Bestätigung durch das Parlament verpflichtend und die Regierung war daher in die Lage versetzt, mittels ihrer Parlamentsmehrheit die volle Durchführung des Urteiles zu vermeiden. Nach einer Verzögerung von fünf Monaten gewährte die Regierung schliesslich nur die Hälfte davon.

Die Gewerkschaft unterbreitete ihre Forderung erneut einem Schiedsgericht und erzielte im April 1950 einen Schiedsspruch, der den Normallohn auf 8.200 Yen festsetzte.

Acht Monate sind seither vergangen, aber die Durchführung des Schiedsspruches steht immer noch aus, obwohl die Eisenbahnverwaltung einen Voranschlag für 1950/51 unterbreitet hat, der für diesen Zweck einen Betrag von 4.900 Millionen Yen vorsieht. Die Verwaltung gibt weiter zu, dass sie in der Lage war, infolge erhöhter Arbeitsproduktivität obigen Betrag, der für die Lohnerhöhung ungefähr ausreichen würde, beiseitezulegen.

Der Landesverband der japanischen Eisenbahner ist berechtigterweise der Meinung, dass er lange genug Geduld geübt hat und dass die Zeit zum Handeln nun gekommen ist. Er hat daher der ITF die Lage auseinandergesetzt und sie um ihre Unterstützung jeder Aktion ersucht, zu der er gezwungen sein kann, einschl. Arbeitsniederlegung.

Die ITF glaubt, dass die Selbstbeherrschung, welche ihr japanischer Mitgliedsverband während 16 Monaten gezeigt hat, grösstes Lob verdient. Sie ist ferner der Auffassung, dass die Haltung der japanischen Regierung, die die Durchführung des Entscheides eines nach japanischem Gesetz ernannten Schiedsgerichtes verweigert, nicht geduldet werden kann und allen demokratischen Gepflogenheiten widerspricht.

Die ITF hat daher den Landesverband der japanischen Eisenbahner wissen lassen, dass sie, obwohl sie immer noch auf eine gütliche Lösung hofft, jede rechtlich zulässige Aktion, welche die Eisenbahner Japans durch zukünftige Ereignisse gerechtfertigt erachten, unterstützen wird. Ueberdies sind Schritte unternommen worden, um die Umstände der Auseinandersetzung den der ITF angeschlossenen Eisenbahnergewerkschaften zur Kenntnis zu bringen.

### BEKÄMPFUNG KOMMUNISTISCHER UMRIEBE

INTERNATIONAL

Gibt es den Eisernen Vorhang?

(ITF) Der Schwedische Gewerkschaftsbund verteilt jedes Jahr Stipendien in der

Höhe von 15.000 Kronen, um jungen Gewerkschaftlern das Studium der sozialen Verhältnisse und des Gewerkschaftswesens in Ländern ihrer eigenen Wahl zu ermöglichen.

Im vergangenen Jahr wählte ein Mitglied des Schwedischen Transportarbeiterverbandes für seinen Besuch ein Land hinter dem Eisernen Vorhang aus. Der junge Mann war schon vorher in diesem Lande gewesen, das er als Fahrer einer schwedischen Hilfsexpedition, der siegreichen Roten Armee auf dem Fusse folgend, betreten hatte. 1950 aber wurde ihm die Einreiseerlaubnis zweimal verweigert.

Dies mutet seltsam an, denn ab und zu lesen wir von Delegierten, die auf Einladung von "Gewerkschaften" hinter dem Eisernen Vorhang an dortigen Konferenzen teilnehmen. Und fast immer berichten diese Delegierten, dass es nicht nur keinen Eisernen Vorhang gibt, sondern auch, dass der Fortschritt, den sie dort gesehen haben, ihre Herzen erfreut und ihre Phantasie entzündet hat. Einem einzelnen Transportarbeiter aber, der diese tapfere neue Welt mit eigenen Augen sehen will, wird der Einlass verwehrt. Eine seltsame Art, ihm für sein Samariterwerk nach der Befreiung des Landes zu belohnen.

Gibt es also doch einen Eisernen Vorhang? Unsere Leser mögen dies entscheiden.

#### KANADA

##### C.S.U. verliert offizielle Anerkennung.

(ITF) Der kanadische Arbeitsminister hat bekanntgegeben, dass das kanadische Amt für Arbeitsbeziehungen

(Canadian Labour Relations Board) beschlossen hat, dem Kanadischen Seeleuteverband (Canadian Seamen's Union) den 1947 gewährten Ausweis, der diese Gewerkschaft als offizielles Verhandlungsorgan für die Seeleute auf Schiffen einer Reederei in Quebec anerkannte, zu entziehen. Das Amt hat erklärt, die Hauptziele der Gewerkschaft seien solcher Art, dass der Begriff einer Gewerkschaft im Sinne des kanadischen Rechtes sich auf sie nicht anwenden lasse.

Der Entscheid des Amtes bezieht sich auf ein Weissbuch der britischen Regierung, betitelt: "Review of the British Strikes of 1949" (Übersicht über die britischen Streiks von 1949), das den Nachweis erbringt, dass gewisse Hafnarbeiterstreiks in Grossbritannien in diesem Jahre von der C.S.U. zur Unterstützung eines Streiks der Seeleute im Dienste von Reedern der kanadischen Ostküste angestiftet wurde. Das Weissbuch wies weiter darauf hin, dass die Hafnarbeiterstreiks in Grossbritannien hauptsächlich von den Kommunisten und ihren Mitläufern unterstützt wurden. Das Amt für Arbeitsbeziehungen betrachtet die Vorfälle in britischen Häfen als Beweis der Verbindungen der Gewerkschaft mit der internationalen kommunistischen Bewegung, sowie der Tatsache, dass sie eine Tätigkeit verfolgt, die den Zwecken einer Gewerkschaft nach kanadischem Recht völlig fremd ist.

Unsere Leser werden sich erinnern, dass der Stuttgarter Kongress der ITF den Kanadischen Seeleuteverband wegen seiner offensichtlichen kommunistischen Beziehungen aus seiner Internationale ausschloss.

NACHSATZ Der aufschlussreichste Artikel, der bisher über die Tätigkeit der C.S.U. veröffentlicht wurde, stammt aus der Feder des früheren Sekretärs-Kassierers der Gewerkschaft und erschien in der Nummer vom 1. Dezember 1950 der kanadischen Zeitschrift "Macleans". Die ITF hat sich um das Abdruckrecht dieses Artikels für sich und alle angeschlossenen Gewerkschaften erworben und voraussichtlich wird er in der Januar-Nummer der "Internationalen Transportarbeiter-Zeitung" erscheinen.

## PAKISTAN

### Eine vertraute Geschichte aus einem neuen Land.

(ITF) Der folgende Auszug, welcher der Ansprache des Vorsitzenden anlässlich der ersten allgemeinen Jahres-

konferenz des Gewerkschaftsbundes von Pakistan entnommen ist, mag als ein weiterer Beweis dafür dienen - falls ein solcher noch zu erbringen ist -, dass die kommunistischen Methoden und Taktiken in der ganzen Welt demselben Muster entsprechen:

"In ihrer blinden Opposition gegen die Regierung lehnen die Kommunisten jede Rücksicht auf das Wohl des Landes ab. Wir durchqueren gegenwärtig eine der schlimmsten Krisen, in der sich je eine Nation befand. Neben dem ungelösten Problem Kaschmirs befinden sich verschiedene neue Probleme im Entstehen und alte nehmen an Schärfe zu. Selbst unter normalen Verhältnissen hätten wir mehrere Jahre gebraucht, um uns von den Auswirkungen der Teilung Indiens zu erholen. Die Eisenbahnen zum Beispiel sind stark abgenützt und bedürfen dringend der Instandstellung und Erneuerung.

Die Regierung tut ihr Äusserstes, um so rasch als möglich eine Erholung herbeizuführen. In einer Zeit, da alle Energien zum Aufbau der Wirtschaft und zur Hebung des Lebensstandards der Massen verwendet werden sollten, geben sich die Kommunisten einer Orgie der Zerstörung hin. Verantwortungslosigkeit und Rücksichtslosigkeit dieser Leute übersteigen jedes Verständnis. Streiks werden unter jedem erdenklichen Vorwand und unter äusserster Missachtung der Interessen und des Wohlergehens der Arbeiter ausgelöst. Nur Chaos und Elend wird mit diesen Streiks erzielt. Kein Fortschritt ist möglich, solange diesen Taktiken kein Ende gesetzt wird. Es bestehen Gründe zur Annahme, dass die Streiktreiber ihre Aufmerksamkeit nun der politischen Unruhestiftung zuwenden. Man muss sich darüber klar sein, dass ein Erfolg der Kommunisten auf diesem Gebiet nichts weniger als eine Katastrophe für die ganze Nation wäre."

## EISENBAHNER

### AUSTRALIEN

#### Ende eines Streiks in Victoria.

(ITF) Die Eisenbahner im australischen Staat Victoria, die 54 Tage im Streik gestanden hatten, kehrten am 8. Dezember

1950 an die Arbeit zurück, nachdem der Streikausschuss des australischen Gewerkschaftsbundes einen diesbezüglichen Beschluss gefasst hatte. Die Eisenbahner haben die Arbeit zu den vor dem Streik geltenden Bedingungen wieder aufgenommen.

Der Streik entstand aus der Weigerung des Schlichtungsbeamten, eine mit den Eisenbahnergewerkschaften über die Arbeitsbedingungen der Zugführer abgeschlossene Vereinbarung gutzuheissen. Eine Bedingung des Streikabbruchs ist die, dass die Forderungen der Eisenbahnergewerkschaften unverzüglich einer erneuten Prüfung unterzogen werden.

### BELGIEN

#### Für eine Erhöhung der Löhne und Ruhestandsgehälter.

(ITF) Im November 1950 begannen die belgischen Eisenbahner gemeinsam mit allen anderen in Staatsbetrieben und

im öffentlichen Dienst beschäftigten Arbeitnehmern eine Kampagne zugunsten einer Lohnerhöhung als Entschädigung für den kürzlichen Anstieg der Lebenshaltungskosten.

## PAKISTAN

### Eine vertraute Geschichte aus einem neuen Land.

(ITF) Der folgende Auszug, welcher der Ansprache des Vorsitzenden anlässlich der ersten allgemeinen Jahres-

konferenz des Gewerkschaftsbundes von Pakistan entnommen ist, mag als ein weiterer Beweis dafür dienen - falls ein solcher noch zu erbringen ist -, dass die kommunistischen Methoden und Taktiken in der ganzen Welt demselben Muster entsprechen:

"In ihrer blinden Opposition gegen die Regierung lehnen die Kommunisten jede Rücksicht auf das Wohl des Landes ab. Wir durchqueren gegenwärtig eine der schlimmsten Krisen, in der sich je eine Nation befand. Neben dem ungelösten Problem Kaschmirs befinden sich verschiedene neue Probleme im Entstehen und alte nehmen an Schärfe zu. Selbst unter normalen Verhältnissen hätten wir mehrere Jahre gebraucht, um uns von den Auswirkungen der Teilung Indiens zu erholen. Die Eisenbahnen zum Beispiel sind stark abgenutzt und bedürfen dringend der Instandstellung und Erneuerung.

Die Regierung tut ihr Äusserstes, um so rasch als möglich eine Erholung herbeizuführen. In einer Zeit, da alle Energien zum Aufbau der Wirtschaft und zur Hebung des Lebensstandards der Massen verwendet werden sollten, geben sich die Kommunisten einer Orgie der Zerstörung hin. Verantwortungslosigkeit und Rücksichtslosigkeit dieser Leute übersteigen jedes Verständnis. Streiks werden unter jedem erdenklichen Vorwand und unter äusserster Missachtung der Interessen und des Wohlergehens der Arbeiter ausgelöst. Nur Chaos und Elend wird mit diesen Streiks erzielt. Kein Fortschritt ist möglich, solange diesen Taktiken kein Ende gesetzt wird. Es bestehen Gründe zur Annahme, dass die Streiktreiber ihre Aufmerksamkeit nun der politischen Unruhestiftung zuwenden. Man muss sich darüber klar sein, dass ein Erfolg der Kommunisten auf diesem Gebiet nichts weniger als eine Katastrophe für die ganze Nation wäre."

## EISENBAHNER

### AUSTRALIEN

#### Ende eines Streiks in Victoria.

(ITF) Die Eisenbahner im australischen Staat Victoria, die 54 Tage im Streik gestanden hatten, kehrten am 8. Dezember

1950 an die Arbeit zurück, nachdem der Streikausschuss des australischen Gewerkschaftsbundes einen diesbezüglichen Beschluss gefasst hatte. Die Eisenbahner haben die Arbeit zu den vor dem Streik geltenden Bedingungen wieder aufgenommen.

Der Streik entstand aus der Weigerung des Schlichtungsbeamten, eine mit den Eisenbahnergewerkschaften über die Arbeitsbedingungen der Zugführer abgeschlossene Vereinbarung gutzuheissen. Eine Bedingung des Streikabbruchs ist die, dass die Forderungen der Eisenbahnergewerkschaften unverzüglich einer erneuten Prüfung unterzogen werden.

### BELGIEN

#### Für eine Erhöhung der Löhne und Ruhestandsgehälter.

(ITF) Im November 1950 begannen die belgischen Eisenbahner gemeinsam mit allen anderen in Staatsbetrieben und

im öffentlichen Dienst beschäftigten Arbeitnehmern eine Kampagne zugunsten einer Lohnerhöhung als Entschädigung für den kürzlichen Anstieg der Lebenshaltungskosten.

1948 wurde eine "vorläufige" gleitende Lohnskala eingeführt, die vorsah, dass die Löhne gleichbleiben sollte, solange der LebenshaltungsindeX 350 nicht unter- und 410 nicht überschreitet (1938 gleich 100). Solange der Index in der Nähe der tieferen Zahl blieb, war die Lage erträglich. Im Juli 1950 begann jedoch eine Aufwärtsbewegung der Preise, die den Index auf 375 im August und 396 im September ansteigen liess.

Kürzliche Verhandlungen in der Privatwirtschaft ergaben einige Gewinne für die Arbeiter in diesem Sektor; aber die Regierung hält daran fest, dass sie nicht verpflichtet ist, die Löhne der Angestellten des Oeffentlichen Dienstes zu erhöhen, solange der Index 410 nicht erreicht.

Die beteiligten Gewerkschaften stimmen dieser Auffassung nicht zu. Sie behaupten, die vorläufige Lohnskala von 1948 wäre ihnen aufgezwungen worden. Sie sind nicht der Auffassung, dass die Arbeitnehmer im öffentlichen Dienst eine Senkung ihrer Kaufkraft von fast 20% hinnehmen sollen, bis für ihre Arbeitgeber die Verpflichtung zur Wiedergutmachung dieses Verlustes eintritt.

Infolge der ablehnenden Haltung der Regierung erhitzen sich die Gemüter. Der Landesausschuss der Eisenbahnergewerkschaft hat kürzlich einen Beschluss gefasst, der den Vorstand auffordert, die Aktion mit Nachdruck zu führen und, falls nötig, die Waffe der Arbeitsentziehung einzusetzen.

Die Lage der in den Ruhestand versetzten Eisenbahner wird ebenfalls schwierig. Der Landesausschuss verband daher mit der Forderung nach Erhöhung der Löhne eine solche nach Erhöhung der Ruhestandsgehälter.

## FRANKREICH

### Die Lohnsituation der französischen Eisenbahner.

(ITF) Die Löhne der französischen Eisenbahner waren seit Kriegsende schon immer ungenügend. Von Zeit zu Zeit wurden

Verbesserungen erzielt, aber solche vorläufigen Lösungen waren immer kompliziert.

Die letzte Verbesserung war im März 1950 zu verzeichnen, als die Hälfte einer monatlichen Zulage von 800 Francs den Löhnen zugefügt wurde, während gleichzeitig die Einführung einer "Sparzulage" und einer Leistungsprämie erfolgte. Alles in allem führten diese Massnahmen zu einer Erhöhung der von den französischen Staatsbahnen jährlich ausbezahlten Lohnsumme um 10,5 %.

Die Sparzulage wurde in Teilbeträgen ausbezahlt. Der Gesamtbetrag der in den ersten elf Monaten des Jahres 1950 ausbezahlten Löhne war infolgedessen um 7,5% höher als derjenige des entsprechenden Zeitraumes im Jahre 1949. Um die Auszahlung der verbleibenden 3% sicherzustellen, waren Verhandlungen erforderlich.

Das Problem der Erzielung ausreichender Löhne ist aber gleich dem der Vereinfachung und Rationalisierung der Lohn- und Zulagenberechnung immer noch ungelöst. Der Eisenbahnerverband Force Ouvrière fordert einen Mindestlohn von 17.500 Francs im Monat.

Besprechungen über Eisenbahnerlöhne sind immer schwierig, weil sie im Schatten des Betriebsdefizits der Bahnen stehen. Der Eisenbahnerverband macht geltend - was von keiner Eisenbahnverwaltung bestritten wird -, dass das Defizit dem Unternehmen aus politischen und sozialen Gründen aufgezwungen wird. Infolgedessen widersetzt sich der Verband jedem Versuch, die Anstellungsbedingungen mit dem finanziellen Ergebnis des Eisenbahnbetriebes zu verknüpfen.

INDIEN

Gewerkschaftsfunktionär fordert  
Revision der Teuerungszulagen.

(ITF) In einer Aussprache vor dem Generalrat seiner Gewerkschaft führte der Vorsitzende des der ITF angeschlossenen

Indischen Eisenbahnerverbandes (All-India Railwaymen's Federation), J.P. Narayan, kürzlich aus:

"Unter den vielen Fragen, mit denen Sie sich zu befassen haben, ruft diejenige der Teuerungszulagen vielleicht die grösste Besorgnis hervor. Sie erinnern sich daran, dass die Regierung im Januar 1949, als sie nach einer erfolgreichen Streikabstimmung unter den Eisenbahnern, Postangestellten und anderem Staatspersonal eine Erhöhung der Teuerungszulage um 10 Rupien (1 Rupee = 1/6d.) bekanntgab, gleichzeitig versprach, dass die Frage der Teuerungszulagen alle sechs Monate im Lichte der Preisbewegungen geprüft würde,

Obwohl seit jenem feierlichen Versprechen nahezu 22 Monate verstrichen sind, wurde diese Angelegenheit von der Regierung kein einziges Mal geprüft, wenn auch der Verband und andere Organisationen des Personals der Zentralregierung sie dieser wiederholt zur Kenntnis gebracht haben.

Die einzige Schlussfolgerung, die daraus gezogen werden kann, ist, dass die Regierung ihrem Versprechen keinerlei Wert beimisst und dass sie sich nur unter der Drohung einer direkten Aktion des Personals zu Massnahmen bequemt. Dies ist keine gesunde Grundlage für Arbeitnehmer - Arbeitgeber-Beziehungen. Falls wir die Regierung zur Ausführung ihres Versprechens zwingen wollen, müssen wir leider wiederum bereit sein, eine wirksame Drohung anzubringen. Lasst uns nicht vergessen, dass wir nichts weiter verlangen als die Inkraftsetzung der von Zentralen Lohnausschuss empfohlenen Teuerungszulagen. Unter diesen Umständen kann ich mir keine besser begründete Forderung vorstellen als diejenige nach einer Revision der Teuerungszulagen."

Ernährung und Wohnung die  
Hauptprobleme des indischen  
Arbeiters.

(ITF) Die zwei Fragen, welche die Arbeiter Indiens heute am stärksten berühren, sind diejenigen der Wohnung und Ernährung, erklärte der General-

sekretär des Indischen Eisenbahnerverbandes (All-India Railwaymen's Federation), S. Guruswami, in Madras. Solange die indische Regierung unfähig ist, diese Fragen befriedigend zu lösen, würden die Arbeitsunruhen an Umfang und Intensität zunehmen.

Der Redner bedauerte, dass die Eisenbahnverwaltung zwar Millionen von Rupien aus dem Betriebsüberschuss für eisenbahnfremde Zwecke verwendet, jedoch nichts zur Befriedigung der Wohnbedürfnisse der Eisenbahner getan hätte.

Ähnlicherweise genüge in der Ernährung die gegenwärtige Versorgung nicht einmal für die elementarsten Bedürfnisse der Arbeiter. Dies führe zu einer Verminderung ihrer Produktionskapazität und beeinflusse ihre Geisteshaltung nachteilig.

Nach Guruswami sollte die indische Regierung beide Probleme so behandeln, als ob das Land sich im Kriegszustand befände. Ein internationales, zinsfreies Darlehen sei zu erwirken. Dieses würde der Regierung die Mobilisierung der im Lande vorhandenen überschüssigen Arbeitskräfte und die Durchführung eines Programmes zur Beschaffung der erforderlichen Nahrung und Wohnungen gestatten.

Die beiden gegenwärtig dem indischen Parlament vorliegenden Arbeitsgesetze wären dem Wachstum der echten Gewerkschaftsbewegung im Lande abträglich. "Schlichtung von Arbeitsstreitigkeiten durch Leute, die nie Arbeiterorganisationen geleitet haben, die keinen Masstab für die Treffung von Entscheidungen besitzen, als ihre eigenen Vorurteile und Auffassungen, und deren ganze, klassengebundene Erziehung sie zur Einnahme einer Haltung veranlasst, die mehr nach Gönnerschaft schmeckt, als nach Erkenntnis des Bedürfnisses nach sozialer Gerechtigkeit, bildet eine schwere Bedrohung des Arbeitsfriedens", erklärte der Redner abschliessend.

#### IRLAND

##### Streik der irländischen Eisenbahner.

(ITF) Die bei dem verstaatlichten Verkehrsbetrieb Coras Iompair Eireann beschäftigten Eisenbahner traten am 16.

Dezember 1950 auf Grund eines am Vortage gefassten Beschlusses in den Streik.

Der Streik war ursprünglich auf den 9. Dezember festgesetzt gewesen, in der Folge aber um eine Woche verschoben worden, um den Vertretern des irländischen Transportarbeiterverbandes eine Besprechung mit Beamten der Eisenbahnverwaltung über die Forderungen der Arbeiter zu ermöglichen. Diese umfassen eine Erhöhung der Mindestlohnsätze, Wohn- und Essenszulagen, sowie die Ausschaltung von gewissen Anomalien.

Nach diesen Besprechungen fand unter den Gewerkschaftsmitgliedern eine Abstimmung über die Gegenvorschläge der Eisenbahnverwaltung statt, die mit beträchtlicher Mehrheit abgelehnt wurden.

#### U S A

##### Verteidigungserfordernisse schaffen Arbeitsplätze.

(ITF) Die Pensionsverwaltung der amerikanischen Eisenbahnen hat bekanntgegeben, dass die

Eisenbahnen infolge der verstärkten Verteidigungsmassnahmen viele ihrer beurlaubten Angestellten zurückrufen. In einigen Fällen bestehe eine dringende Nachfrage nach Fernmeldepersonal, Zugabfertigungspersonal und Handwerkern.

#### ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

#### ITALIEN

##### Transportarbeiter beteiligen sich an 48-stündigem Streik.

(ITF) Im November 1950 legte ein Streik der Arbeiter im Ueberland- und Stadt-Personenverkehr nahezu den gesamten

Personenverkehr der italienischen Halbinsel still.

Die Arbeitsniederlegung war das direkte Ergebnis eines Zusammenbruchs der Verhandlungen zwischen dem der ITF angeschlossenen italienischen Verband der Arbeiter im Personenverkehr und der Binnenschifffahrt einerseits und der Vereinigung der italienischen Strassenverkehrs-Unternehmungen andererseits. Der Mitgliedsverband der ITF hatte die Anpassung der Mindestlohnsätze der Arbeiter im Ueberland-Autobusverkehr an diejenigen anderer italienischer Transportarbeiter gefordert. Trotz eines Angebots der italienischen Regierung auf Vermittlung zerschlugen sich diese Verhandlungen daran, dass die Arbeitgeber auf der Verknüpfung der Frage der Löhne mit denen der Vorkehrungen für soziale Leistungen und Ruhestandsgehälter beharrten.

Nach der Fassung des Streikbeschlusses trafen Vertreter des italienischen Verbandes der Arbeiter im Personenverkehr und der Binnenschifffahrt (der dem italienischen Bund freier Gewerkschaften



angeschlossen ist) am 31. Oktober 1950 mit Vertretern der beiden anderen Landesverbände zusammen, von denen der eine dem (kommunistischen) Italienischen Allgemeinen Gewerkschaftsbund und der andere der (aus abgespaltenen freien Gewerkschaften zusammengesetzten) Italienischen Gewerkschaftsunion angehört. Auf dieser Versammlung wurde der grundsätzliche Beschluss gefasst, einen 48-stündigen Streik der Arbeiter in Ueberland-Autobusverkehr und einen 24-stündigen Streik der Kleinbahner, Strassenbahner und Autobusleute durchzuführen.

Der 48-stündige Streik fand am 13. und 14. November statt und wurde von den betreffenden Arbeitern zu 70% befolgt. Der 24-stündige Streik der Kleinbahner, Strassenbahner und Autobusleute war 100%ig erfolgreich.

Nach den Streiks forderte der Vorsitzende des nationalen Lohnamtes beide an der Auseinandersetzung beteiligten Parteien auf, nochmals zusammenzutreten, um eine befriedigende Lösung des Konfliktes zu suchen. Er gab auch der Hoffnung Ausdruck, dass die bei den Autobusbetrieben des Ueberlandverkehrs beschäftigten Arbeiter in Zukunft in den Bereich des für Strassen- und Kleinbahner bereits bestehenden Fürsorgefonds einbezogen würden.

### ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

#### ASIEN UND FERNER OSTEN

Mangel an Fachleuten hindert Entwicklung des Strassenverkehrs. (ITF) Der Mangel an gelernten Automechanikern beeinträchtigte die Entwicklung des Strassenverkehrs in Asien und dem Fernen Osten beträchtlich. Dies geht aus einem Bericht hervor, der von der Wirtschaftskommission für Asien und den Fernen Osten (ECAFE) nach einer Untersuchung durch einen Ausschuss von Sachverständigen des Binnenverkehrs herausgegeben wurde.

Der Bericht weist darauf hin, dass infolge der ständig wachsenden Zahl der Strassenfahrzeuge die Nachfrage nach Einrichtungen zur Instandhaltung und Reparatur beträchtlich zugenommen hat. Diese Arbeit erfordert die Erfahrung von gelernten Mechanikern in grosser Zahl. Leider zeigen die Regierungen in der Region der ECAFE bisher offenbar wenig Interesse an diesem Problem.

Der Sachverständigenausschuss schlägt vor, den Mangel an geschultem Personal zu überwinden durch:

- 1) Unterweisung über die grundlegenden Tatsachen des Kraftfahrzeugbaus durch technische Schulen;
- 2) Die Aufnahme elementarer Kurse in das Programm der Volksschulen;
- 3) Mit Hilfe der grossen Verkaufsorganisationen zu treffenden Vorkehrungen zur Ausbildung von Lehrern und zur Verwendung der Werkstätten nach Arbeitsschluss für Unterrichtszwecke.

Die ITF bedauert, dass in diesen Empfehlungen nichts erwähnt wird vom Wert einer Fühlungnahme mit den interessierten Gewerkschaften und ihrer allfälligen Mitarbeit.

### HAFENARBEITER

#### SUEDAFRIKA

Streik in Durban. (ITF) Nach Berichten aus Durban sind rund 300 eingeborene Hafenarbeiter in dieser Stadt in den Streik getreten. Die Arbeitsniederlegung erfolgte aus Solidarität mit zwei Arbeitsgruppen, die entlassen wurden, weil sie sich weigerten, Ueberzeit zu leisten.

U S A

Pensionsordnung der I.L.A.  
trat am 1. Januar in Kraft.

(ITF) In einer gemeinsamen Erklärung des Vorsitzenden der International Longshoremen's Association (ein ITF-

Mitglied) und des Vorsitzenden der New Yorker Reedervereinigung heisst es, dass am 1. Januar 1951 eine Pensionsordnung für die in der I.L.A. organisierten Hafentarbeiter in Kraft tritt. Die Pensionsordnung, die erste ihrer Art für amerikanische Hafentarbeiter, bildet einen Bestandteil des neuesten Tarifvertrages. Sie sieht Arbeitgeberbeiträge von fünf Cent je geleistete Arbeitsstunde vor. Der Gesamtbetrag, der im Laufe des Jahres 1950 an den Fonds bezahlten Beiträge beläuft sich auf rund 1,5 Mill. Dollar.

Bezugsberechtigt ist ein Hafentarbeiter, der nach 25 Jahren der Beschäftigung im Hafen im Alter von 65 Jahren in den Ruhestand tritt. Der Rücktritt aus dem Berufsleben geschieht jedoch auf freiwilliger Grundlage. Dem Hafentarbeiter steht es frei, nach seiner Versetzung in den Ruhestand eine Beschäftigung ausserhalb des Hafens auszuüben.

Ein bestimmter Betrag für die monatlichen Renten ist noch nicht festgesetzt, da zunächst das Ergebnis statistischer Erhebungen abzuwarten ist. Es heisst aber, dass ein monatlicher Betrag von 40 Dollar in Frage kommt. Die Zahlungen des Pensionsfonds erfolgen unabhängig von allfälligen Leistungen der staatlichen Sozialversicherung.

#### SEELEUTE

DÄNEMARK

Abänderungsvorschläge zu  
den Bemanningvorschriften.

(ITF) Der dänische Handelsminister hat kürzlich Vorschläge zur Abänderung der geltenden Vorschriften über

Bemanning und Befähigungsnachweis in der Handelsschiffahrt unterbreitet.

Der erste dieser Vorschläge bezweckt die Ausdehnung der für die Schiffe von 500 BRT und darüber geltenden Bemanningvorschriften auf alle Schiffe von über 150 BRT. Der zweite schreibt für Trimmer, Heizer und Motorwarte einen beruflichen Ausbildungskurs von 6 Monaten an einer Abendschule vor, bevor sie auf einem dänischen Handelsfahrzeug anheuern dürfen.

GROSSBRITANNIEN

Die Gewerkschaften unter-  
breiten ihre Forderungen.

(ITF) Vertreter der britischen Seemannsgewerkschaften haben dem Verhandlungsausschuss des Landes antes für die Seeschiffahrt

(National Maritime Board) am 8. Dezember 1950 Lohnforderungen für alle Angehörigen der britischen Handelsflotte, Offiziere wie auch Mannschaftsangehörige, unterbreitet.

Die Vertreter der Mannschaftsangehörigen haben ein Programm in 4 Punkten unterbreitet. Gefordert wird:

- 1) Die Anerkennung des Grundsatzes der 48-Stundenwoche
- 2) Eine Lohnerhöhung in der Auslands- und Heimatfahrt zum Ausgleich des gegenwärtigen Anstieges der Lebenshaltungskosten

- 3) Wöchentliche Zahlungen an die Angehörigen der Seeleute
- 4) Die Anbringung von Kleiderschränken auf allen Fahrzeugen, insbesondere auf denen der grossen Fahrt und der "time charter" -Verträge, die in Dollargebieten fahren.

Die Reedervertreter im Verhandlungsausschuss sind unter sich zusammengetreten. Sie werden nun ihre Gebietsorganisationen befragen, wonach die Verhandlungen noch in Laufe des Monats Januar wieder aufgenommen werden sollen.

#### NORWEGEN

Die Haltung Norwegens in bezug auf revidierte Seattle-Uebereinkommen.

(ITF) In Beantwortung einer Frage bezüglich der Haltung Norwegens den drei revidierten Seefahrts-Uebereinkommen von Seattle gegenüber, erklärte

ein Beamter des norwegischen Departements für Industrie und Schifffahrt, das neue Uebereinkommen über den bezahlten Urlaub der Seeleute sei durch das neue norwegische Gesetz über die Arbeitszeit zur See bereits verwirklicht. Das Uebereinkommen über Heuern und Arbeitszeit auf See würde in seiner gegenwärtigen Form von Norwegen wahrscheinlich nicht ratifiziert.