



## 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. 3

5. Februar 1951

I. T. F.

Tagung der Hafentarbeiter

(ITF) Am 16. und 17. Januar 1951 fand in London, am Sitz der ITF, eine Tagung des Sektionsausschusses der Hafentarbeiter statt, der anlässlich des Stuttgarter Kongresses der ITF im vergangenen Juli zum erstenmal eingesetzt worden war. Anwesend waren die Ausschusssmitglieder aus Belgien, Dänemark, Deutschland, Holland, Norwegen und Schweden. Kollege Dekeyzer vom Belgischen Transportarbeiterverband führte den Vorsitz.

Die Tagesordnung umfasste vier wichtige Punkte. Drei davon, nämlich die Frage der Beschränkung der Traglasten, die internationale Verwirklichung eines Forderungsprogramms in bezug auf die Sicherheit der Hafentarbeit und eine vergleichende Untersuchung der in den verschiedenen Ländern in Kraft stehenden Garantielohnordnungen, berührten die Hafentarbeiter in unmittelbarer Weise. Bei der vierten Frage handelte es sich um die den Hafentarbeitergewerkschaften zufallende Rolle bei der Aktion der ITF gegen Schiffe unter panamaischer und ähnlichen Flaggen, die normalen Anforderungen nicht genügen.

Nach einer Prüfung der vom Sekretariat unternommenen Schritte im Zusammenhang mit der Forderung nach Beschränkung der Traglast des einzelnen Mannes auf 75 kg beschloss die Versammlung, diese Frage auf der nächsten Tagung des Binnenverkehrsausschusses der IAO zur Sprache zu bringen. Gleichzeitig soll sie dem Koordinationsausschuss der Internationalen Arbeitskonferenz vorgelegt werden im Hinblick auf die Einführung eines internationalen Übereinkommens über diesen Gegenstand.

Die Tagung befasste sich auch mit dem Forderungsprogramm über Sicherheitsfragen, das auf früheren Versammlungen der Hafentarbeitersektion angenommen worden war. Diese Forderungen sollen nun lt. Beschluss des Ausschusses in die Form eines Übereinkommensentwurfes gekleidet werden, der den angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften unterbreitet werden soll, wonach eine Vollkonferenz der Hafentarbeiter ihn besprechen wird. Endziel ist ein internationales Übereinkommen über die Sicherheit der Hafentarbeit, in Ergänzung des 1929 und 1932 von der Internationalen Arbeitskonferenz angenommenen Übereinkommens.

In bezug auf letzteres Übereinkommen gab die Versammlung ihrem Bedauern Ausdruck, dass eine Reihe von wichtigen Ländern noch nicht ratifiziert haben, trotzdem in einigen dieser Länder die Sicherheitsvorschriften den Normen des Übereinkommens entsprechen oder sie sogar übertreffen. Es wurde beschlossen, erneut die angeschlossenen Hafentarbeitergewerkschaften zu ersuchen, sich für die Ratifizierung des Übereinkommens einzusetzen.

Nach einer aufklärenden Aussprache über die in den Häfen verschiedener Länder geltenden Garantielohnordnungen wurde das Sekretariat beauftragt, die auf diesem Gebiete gewonnenen Erfahrungen zu studieren, unter besonderer Rücksicht auf die Grundsätze, die der Binnenverkehrsausschuss der IAO auf seiner Brüsseler Tagung im Mai 1949 festlegte. Die Frage wird erneut zur Sprache gelangen auf einer Vollkonferenz der Hafentarbeitersektion, die noch in diesem Jahre stattfinden soll.

Nach einer Prüfung der Lage gab die Tagung erneut ihrem Willen Ausdruck, die Aktion der ITF gegen Reeder, die des Versuches der Umgehung ihrer Verpflichtungen durch Uebertragung ihrer Schiffe auf das panamaische und ähnliche Register schuldig sind, zu unterstützen. Folgende Entschliessung wurde angenommen:

"Der Ausschuss der Hafentarbeitersektion der ITF hat auf seiner Sitzung vom 16./17. Januar 1951 in London die Entschliessung des Boykottausschusses der ITF vom 15. Januar 1951 über die Schiffe unter panamaischer und ähnlichen Flaggen zur Kenntnis genommen.

Der Ausschuss schliesst sich der Entschliessung des Boykottausschusses einstimmig an und empfiehlt den der ITF angeschlossenen Hafentarbeiterverbänden, dem an sie ergangenen Appell im grösstmöglichen Ausmasse zu entsprechen und die Seeleute durch Sympathieaktionen zu unterstützen in den besonders bezeichneten Fällen, wo nur durch solche Sympathieaktionen das gesteckte Ziel erreicht werden kann."

Schliesslich befasste sich die Tagung mit verschiedenen anderen internationalen Fragen und fasste Beschlüsse, die dazu bestimmt sind, wirksame Arbeit in der Sektion zu garantieren.

#### Die Seeleute der ITF tagen in London

(ITF) Die Seeleutesektion der ITF hielt am 18. und 19. Januar 1951 am Sitz der ITF in London eine Tagung ab. 26 Delegierte vertraten

die angeschlossenen Offiziers- und Seemannsgewerkschaften aus zehn Ländern, und zwar Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland (Exil), Finnland, Grossbritannien, Holland, Israel, Norwegen und Schweden. Verschiedene Gewerkschaften waren wegen wichtiger Ereignisse im eigenen Lande nicht vertreten, hatten aber schriftlich zu den behandelten Fragen Stellung genommen. Kollege T. Yates, Vorsitzender der Seeleutesektion der ITF und Generalsekretär des Britischen Landesverbandes der Seeleute, führte den Vorsitz.

Die Tagung befasste sich mit der Zusammensetzung der Seeleutegruppe im Paritätischen Seefahrtsausschuss der IAO und beschloss, Schritte zu unternehmen, um eine möglichst der Wirklichkeit entsprechende Vertretung der Seeleute anlässlich der Tagung des Seefahrtsausschusses im Mai dieses Jahres zu erzielen.

Zur Behandlung gelangten auch die Fragen, die im Paritätischen Seefahrtsausschuss besprochen werden sollten. Darunter befinden sich die Seefahrts-Arbeitsübereinkommen von Seattle sowie Vorschläge auf Abhaltung regionaler Seefahrts-Arbeitskonferenzen für Nordwesteuropa und Asien. Beschlüsse wurden gefasst über die von den Seeleutevertretern in bezug auf diese Fragen einzunehmende Haltung.

Nach einer Prüfung der Lage hinsichtlich der Arbeitsbedingungen auf Schiffen unter der Flagge Panamas und ähnlicher Staaten gab die Konferenz ihrer Wertschätzung der Haltung der Vertreter der

Hafenarbeitergewerkschaften Ausdruck, die am Vortage eine Entschliessung angenommen hatten, in der sie erneut ihre Unterstützung bei der Aktion versprochen, und fasste Beschlüsse über die Verstärkung der Bemühungen der ITF, die Mannschaften panamaischer Schiffe zu organisieren und gewissenlosen Praktiken ein Ende zu setzen.

Die Tagung nahm Kenntnis von den Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Nordatlantischen Schifffahrts-Planungsamt. Bisher wurden die Seeleute nur in Norwegen zu den Besprechungen des Amtes zugezogen, aber auch in anderen Ländern hoffen die Gewerkschaften, eine Vertretung in den Landesausschüssen zu erhalten, die eingesetzt werden sollen. Es wurde vereinbart, dass die Seeleute ihre Bemühungen in den verschiedenen Ländern fortsetzen und insbesondere fordern sollen, dass Seeleutevertreter in beratender Eigenschaft in die Delegationen der fünf Länder aufgenommen werden, die in dem im Rahmen des Nordatlantischen Schifffahrts-Planungsamtes einzusetzenden Exekutivausschuss vertreten sein werden.

Die Prüfung eines Gesuches des der ITF angeschlossenen Japanischen Seeleuteverbandes um Hilfeleistung bei der Erzielung einer grösseren Aktionsfreiheit der japanischen Handelsschifffahrt wurde verschoben, da diese Frage noch zu untersuchen ist.

Schliesslich besprach die Konferenz Berichte über kommunistische Umtriebe, welche die Hervorrufung von Störungen in den Handelsflotten der freien Länder bezwecken. Der Beweis lag vor, dass diese Tätigkeit auf weltweiter Grundlage organisiert und koordiniert wird. Folgende Entschliessung wurde angenommen:

"Die am 18. und 19. Januar 1951 in London tagende Konferenz der Seeleutesektion der ITF nimmt Kenntnis von den Vorhaben des Kominform mit der Gewerkschaftsbewegung der Seeleute. Sie stellt mit Befriedigung fest, dass alle von kommunistisch beherrschten Organisationen mit Hilfe des W G B unternommenen Versuche, die echten, demokratischen Seeleutegewerkschaften zu zersetzen, völlig misslungen sind und von allen Seeleuten, die die Sache des Friedens unterstützen, mit der gebührenden Verachtung bestraft werden, und dass die Seeleutegewerkschaften der ITF entschlossen sind, alle zukünftigen Pläne der Kommunisten für den Missbrauch der Seeleute für politische Zwecke zu bekämpfen.

Da das Kominform nach seiner Niederlage auf gewerkschaftlichem Gebiet nun beabsichtigt, zu anderen Mitteln zu greifen, und nicht zögern wird, Gewalt und Sabotage anzuwenden und die Sicherheit der Schiffe zu gefährden, warnt die Konferenz alle Mitglieder der Seeleutegewerkschaften der ITF vor diesen umstürzlerischen Bestrebungen und hält sie zu unablässiger Wachsamkeit an. Durch die Mitteilung ihrer Beobachtungen an ihre Gewerkschaften erleichtern sie eine wirksame Bekämpfung dieser Machenschaften der fünften Kolonne."

Sektion der ITF für das Personal der Zivilluftfahrt; Tagung des Ausschusses des Flugpersonals

(ITF) Am Sitze der ITF in London fand am 23. Januar eine Zusammenkunft des Ausschusses der Zivilluftfahrtsektion der ITF für das Flugpersonal statt. Delegierte angeschlossener Organisationen des

Flugpersonals in Belgien, Grossbritannien, Holland, Schweden, Schweiz und U S A nahmen daran teil. Kapitän Doepke vom amerikanischen Flugzeugführerverband führte den Vorsitz.

Die Versammlung prüfte zunächst den Entwurf eines Muster-Kollektivvertrages für das Stewardpersonal der Fluggesellschaften, den das Sekretariat ausgearbeitet hatte. Nach eingehender Besprechung stimmte der Ausschuss dem Entwurf mit gewissen Abänderungen zu.

Die Tagung hatte auch einen Zwischenbericht des Sekretariats über die Untersuchung der Frage der Dienstzeit der Flugzeugbesatzungen vor sich, die nach den Anleitungen der Konferenz der Sektion Zivilluftfahrt unternommen wurde, die in Juli 1950 anlässlich des Stuttgarter Kongresses der ITF stattfand.

Nach einer eingehenden Aussprache über die mit dieser wichtigen Frage zusammenhängenden Probleme beschloss der Ausschuss, einen kleinen Unterausschuss einzusetzen, der versuchen wird, auf der Grundlage erhältlicher Auskünfte einige leitende Grundsätze festzulegen.

Der Generalsekretär der ITF, Kollege Omer Becu, gab bekannt, dass die Organisation für internationale Zivilluftfahrt (ICAO) in Beantwortung eines Ersuchens der ITF um Vertretung in Versammlungen dieser Organisation Auskunft wünsche, inwieweit die ITF sich mit internationaler Zivilluftfahrt befasse. Nach einer Diskussion beschloss die Tagung, dass die ITF diese Sache bei der ICAO weiterverfolgen und die gewünschte Auskunft erteilen soll.

Funktionär einer  
amerikanischen Eisenbahner-  
gewerkschaft in die E C A  
berufen

(ITF) Aus Washington wird berichtet, dass Glenn R. Atkinson, Berater des Vorsitzenden der USA-Gewerkschaft der Eisenbahngestellten (die der ITF angehört) zum Leiter der Abteilung für

Arbeitsfragen bei der Marshallplan-Mission in Grossbritannien und gleichzeitig zum Labour Attaché der Gesandtschaft der Vereinigten Staaten in London ernannt wurde.

Die Gewerkschaftsbewegung in den USA betrachtet diese Ernennung als ein erfreuliches Zeichen dafür, dass die Forderung der Gewerkschaften nach einer Anerkennung fähiger Gewerkschafter und ihrer Hinzuziehung durch staatliche Organe, die auf dem Gebiete der internationalen Beziehungen tätig sind, Gehör findet.

G.R. Atkinson begann seine Laufbahn als Gewerkschaftsfunktionär im Jahre 1923 als Organisationssekretär der amerikanischen Gewerkschaft der Bekleidungsarbeiter. 1927 verliess er diese, um stellvertretender Leiter der wissenschaftlichen Abteilung der Gewerkschaft der Eisenbahngestellten zu werden. Von 1928 bis 1940 stand er dem Vorsitzenden dieser Gewerkschaft als Berater für Gesetzesfragen zur Seite.

In zweitem Weltkrieg wurde Atkinson mit der Pflege der Beziehungen zwischen den Eisenbahnergewerkschaften und der staatlichen Preiskontrollstelle beauftragt. Später trat er in das arbeitsstatistische Amt des USA-Arbeitsdepartementes ein, wo er als Wirtschaftsfachmann für Arbeitsfragen tätig war. In Juni 1947 kehrte er zu der Gewerkschaft der Eisenbahngestellten zurück als Bildungssekretär, wonach er Berater des Vorsitzenden wurde.

EISENBAHNER

CEYLON

Eingeborene erhalten  
den Vorzug

reichen offenen Lokomotivführerstellen bei der Staatsbahn nicht in Frage kommen.

(ITF) Der Verkehrsminister von Ceylon hat bekanntgegeben, dass die Staatsangehörigen von Indien und Pakistan zur Besetzung der zahl-

Der Staatsminister von Ceylon, der für diese "Politik der Ceylonisierung" verantwortlich ist, hat die einheimischen Lokomotivführer zur Leistung erhöhter Ueberzeit aufgefordert, damit keine ausländischen Lokomotivführer angestellt werden müssen.

GROSSBRITANNIEN

Unzufriedenheit wegen  
niedriger Löhne

setzt wurde, um die Lohnforderungen der drei Eisenbahnergewerkschaften zu prüfen. Die Leiter von zwei der beteiligten Gewerkschaften, des Landesverbandes der Eisenbahner (N.U.R.) und des Lokführer- und Heizerverbandes (ASLEF), gaben bei dieser Gelegenheit der grossen Unzufriedenheit der Eisenbahner mit ihren Löhnen Ausdruck.

(ITF) Am 4. Januar fand die erste öffentliche Sitzung des Untersuchungsrates statt, das von britischen Arbeitsminister eingesetzt wurde.

James Figgins, der Generalsekretär der N.U.R., erklärte:

"Wenn höchste Leistungsfähigkeit erhalten bleiben soll, ist es in diesen Tagen des Werbens um die Arbeitskräfte wesentlich, dass die Eisenbahnerlöhne tüchtiges Personal anziehen und auch festhalten.

Seit mehr als zwei Jahren herrscht in den Reihen der Eisenbahner grosse und weitverbreitete Unzufriedenheit über ihre Löhne. Diese Unzufriedenheit drückt sich nicht nur in Worten, sondern auch in wilden Streiks aus, sowie in der ungewöhnlich hohen Zahl von Rücktritten und in Unvermögen der Eisenbahnverwaltung, verlässliches Personal zu bekommen."

Figgins sagte, der Vorstand seiner Gewerkschaft habe beschlossen, dass ihre Forderung auf die Festlegung eines Mindestlohnes für erwachsenes Personal abzielen soll, wonit die Grundlage eines befriedigenden Lohngefüges geschaffen würde. Die Löhne sollten verlockend genug sein, um geeignetes Personal anzuziehen und festzuhalten, was wiederum zur Erreichung grösstmöglicher Leistung der Britischen Bahnen führen werde.

J.G. Baty, Generalsekretär der ASLEF, legte die Forderung seiner Gewerkschaft in Namen von 94.000 Lokomotivführern, Heizern und Putzern vor. Er erklärte, die gegenwärtig an die Mitglieder seiner Organisation gezahlten, niedrigen Löhne stellten eine völlig unzulängliche Entschädigung für Verantwortung und ermüdende Arbeitsbedingungen dar.

"Viele Lokomotivführer und -heizer", sagte er, "und vor allen die langjährigen, ergreifen andere Beschäftigungen, wo bessere Löhne für weniger Verantwortung, weniger anspruchsvolle und zudem angenehmere Beschäftigung zu haben sind. In der Westregion der Britischen Bahnen gab es am 26. Juni 1950 1.459 offene Stellen für Lokomotivpersonal, davon 40 für Lokomotivführer, 526 für Heizer und 893 für Putzer. In der ersten Jahreshälfte gingen der Region, alle Gründe eingerechnet, 590 Mann verloren, nämlich 66 Lokomotivführer, 450 Heizer und 74 Putzer."

J.G. Baty sagte weiter, diese Verhältnisse bedürften für das ganze Land einer Lösung. Das Lokomotivpersonal sei stolz auf seine Arbeit und auf den beträchtlichen Beitrag, den es im Betrieb leiste, spüre aber, dass die Lohnverhältnisse immer unhaltbarer würde. Die Spannung verstärkte sich mit jeder Woche.

Die Forderungen der drei Gewerkschaften sind: Eine Erhöhung von 15% (ASLEF), 10% (N.U.R.) und 7½ % (Angestelltenverband). Die Einsetzung des Untersuchungsgerichtes durch das Arbeitsministerium erfolgte, nachdem zwischen der Eisenbahnverwaltung und den drei Gewerkschaften keine Einigung erzielt wurde über die mit der Gewährung einer Lohnerhöhung verbundenen Bedingungen. Alle beteiligten Gewerkschaften sind ITF-Mitglieder.

Preise für Verkehrswerbung

(ITF) Die Verwaltung der Britischen Bahnen hat alle Mitglieder des Personals zur Mithilfe aufgefordert, um die Einnahmen der Bahnen in den nächsten 12 Monaten um 10 Millionen Pfund zu steigern. Gleichzeitig wurde bekanntgegeben, dass Eisenbahner, denen es gelingt, den Güter- und Personenverkehr zu vernehren, Preise von 10 Schilling bis 250 Pfund erhalten werden.

Zur Einführung des neuen Planes erklärte die Verwaltung:

"Das Niveau der Einnahmen aus dem Verkehr lässt uns nur zwei Möglichkeiten. Entweder müssen wir so starke Einsparungen erzielen, dass tausende Eisenbahner in Mitleidenschaft gezogen würden, oder aber wir müssen dafür sorgen, dass mehr Reisende und Güter die Bahn benützen. Für welche dieser Lösungen wir uns entscheiden müssen, unterliegt keinem Zweifel."

Neben den Preisen an einzelne Eisenbahner gibt es auch Preise für Personenbahnhöfe und Güterböden. Jeder Bahnhof und jeder Güterboden wird sein Wochenziel an zusätzlichen Verkehr haben. Die Stationen desselben Distrikts und derselben Region werden niteinander wetteifern.

Die zur Auszahlung gelangenden Preise sind wie folgt aufgeteilt: £50 für kleine, £125 für mittlere und £250 für grosse Bahnhöfe und Güterböden.

INDIEN

20 Millionen Rupien mehr an Löhnen

(ITF) Der paritätische beratende Ausschuss der Indischen Bahnen, der aus je vier Vertretern der Eisenbahner und der Eisenbahnverwaltung besteht, hielt in der ersten Januarhälfte seine letzte Sitzung ab. An ihr gab der Eisenbahn-Minister bekannt, dass die Regierung beschlossen habe, Empfehlungen des Ausschusses zuzustimmen, die eine Mehrausgabe von 20 Millionen Rupien (fast 1,5 Millionen Pfund) in der Form verschiedener Zahlungen an die indischen Eisenbahner bedeuten.

In einer Ansprache nach dieser Erklärung bezeichnete der Eisenbahn-Minister die Methoden der Verhandlung und der Aussprache als das beste Mittel zur Beilegung von Streitfällen zwischen den Arbeitnehmern und der Verwaltung.

S. Guruswami, der Generalsekretär des Indischen Eisenbahnverbandes (ITF) erklärte zur Antwort, der Erfolg des paritätischen beratenden Ausschusses - der eingesetzt wurde, um die Auswirkungen zu studieren, die sich aus der Durchführung von Empfehlungen der Zentralen Lohnkommission ergaben - sei beispiellos. Er versicherte der Regierung, dass auch seine Gewerkschaft zum Grundsatz der friedlichen Verhandlungen und Besprechungen stehe.

IRLAND

Keine Entlassungen  
bei der G. N. R.

(ITF) Nach Besprechungen in Dublin haben die Regierungen von Nordirland und der Irischen Republik beschlossen, die Great Northern Bahn,

deren Netz sich auf beide Länder erstreckt, käuflich zu erwerben. Mit der Verwaltung der Bahn soll ein gemeinsamer Rat, dem Vertreter beider Regierungen angehören, betraut werden.

In einem früheren Zeitpunkt hatte die G.N.R. bekanntgegeben, dass sie infolge ihrer schwierigen finanziellen Lage 1.200 Eisenbahnern gekündigt hatte. Nach dem Beschluss der beiden Regierungen wurden diese Kündigungen zurückgezogen.

NORWEGEN

Vereinbarung über Lohn-  
erhöhungen

(ITF) Im Oktober 1950 wurden Verhandlungen aufgenommen zwischen dem Norwegischen Gewerkschaftsbund und dem norwegischen Arbeitgeber-

verband über eine Forderung nach einer allgemeinen Lohnerhöhung von 20 Oere die Stunde (100 Oere = 1 Krone = ca. 1 Schilling). Diese stützte sich auf eine Erhöhung der Lebenshaltungskosten, die sich aus einer Herabsetzung der staatlichen Preiszuschüsse ergeben hatte.

Die Arbeitgeber beantworteten die Forderung der Gewerkschaften damit, dass sie als Voraussetzung jeder Lohnerhöhung forderten, dass alle jetzt geltenden Kollektivverträge um ein Jahr verlängert werden müssten. Da die Arbeitnehmervertreter bereit waren, auf dieser Grundlage zu verhandeln, wurden direkte Besprechungen zwischen den beiden Parteien begonnen.

Am 14. November wurde bekanntgegeben, dass beide Parteien einer Regelung zugestimmt hatten, die eine allgemeine Lohnerhöhung von 18 Oere die Stunde für alle erwachsenen Arbeiter und Arbeiterinnen und eine Erhöhung des Stundenlohnes um 9 Oere für Lehrlinge und Arbeiter unter 18 Jahren vorsah. Ueberdies setzte die Vereinbarung eine Erhöhung des Grundlohnes aller Arbeiter, die bereits einen Zusatzlohn erhalten hatten, um 11% fest. Die neuen Löhne traten rückwirkend ab 14. November in Kraft.

Es wird nun berichtet, dass das "Statstjenstenanskartellet", eine Gruppe von Gewerkschaften der Staatsangestellten, die den norwegischen Gewerkschaftsbund angeschlossen ist, Vorschläge der Regierung über Lohn- und Gehaltserhöhungen angenommen hat, die mit der Vereinbarung zwischen dem norwegischen Gewerkschaftsbund und dem Arbeitgeberverband übereinstimmen. Unter den Gewerkschaften, für die die neue Vereinbarung Gültigkeit hat, befinden sich der norwegische Eisenbahnerverband und der norwegische Verband des Lokomotivpersonals, die beide der ITF angeschlossen sind.

U S A

Zwei Eisenbahnergewerk-  
schaften lehnen eine vorge-  
schlagene Lohnregelung ab

(ITF) Am 6. Januar gaben zwei Gewerkschaften des fahrenden Personals - die Lokomotivführer und Heizer, sowie das Zugpersonal - bekannt, dass sie den Vorschlag

einer Regelung, der an 21. Dezember 1950 in dem 22 Monate alten Lohnstreit zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Gewerkschaften des fahrenden Personals ausgearbeitet worden war, ablehnen. Dieser Beschluss wurde auf einer Tagung von 250 Gruppenvorsitzenden der beiden Gewerkschaften gefasst, die in Cleveland (Ohio) stattfand.

In einer nach der Tagung abgegebenen gemeinsamen Erklärung führten die Vorsitzenden der beiden Gewerkschaften aus:

"Die Gruppenvorsitzenden, die die direkten Vertreter des einfachen Eisenbahners sind und dessen tägliche Probleme kennen, erklären, dass die Vorschläge von Washington weder eine wirklichkeitsnahe noch eine gerechte Lösung darstellen.

Die vorgeschlagene Grundlage einer Verständigung sieht die Normal-Arbeitswoche von 40 Stunden, die für eine Million anderer Eisenbahner gilt und in anderen amerikanischen Wirtschaftszweigen als normale Arbeitszeit anerkannt wird, nicht vor.

Die 40-Stundenwoche, so wie sie uns angeboten wird, ist nur ein Zerrbild. Die vorgeschlagene Erhöhung des Stundenlohnsatzes um 25 Cent wirkt sich für fahrendes Bahnhofpersonal als eine tatsächliche Lohnkürzung aus, sobald sie zur Fünftageweche übergehen. Eine Bezahlung der Arbeit am sechsten und siebenten Tage zum anderthalbfachen Lohnsatz ist nicht im Vorschlag enthalten. Selbst das Inkrafttreten dieser missratenen Regelung wird auf den fernen Zeitpunkt hinausgeschoben, in dem die "Arbeitsmarktlage" diesen Schritt gestattet.

Die vorgeschlagene dreijährige Stillhalteklausele würde unseren Leuten ohne vorausgehende Lohnanpassung aufgebürdet. Die Arbeiter anderer Wirtschaftszweige erhalten nun zum vierten oder fünftenmal eine Lohnerhöhung, und dabei verweigert man unseren Leuten eine berechnete und längst überfällige dritte Erhöhung.

Alles in allem entsprechen die Vorschläge der staatlichen Verwaltung nicht den Mindestbedürfnissen unserer Mitglieder und bieten keine Grundlage, auf der eine hohe Berufsmoral unter den Arbeitern aufgebaut werden könnte, die die amerikanischen Züge in den schwierigen Tagen, die vor uns liegen, führen werden."

Gesetz über den Gewerkschafts-  
zwang vom Senat der USA  
angenommen

(ITF) Im Dezember nahm der amerikanische Senat das sogenannte "Union Shop" -Gesetz (Gesetz über die Gestattung des Gewerkschaftszwanges) für die Eisenbahner der

USA an. Der Ausschuss für zwischenstaatlichen und ausländischen Verkehr hat das Gesetz in seiner vom Senat angenommenen Fassung gutgeheissen und vorgeschlagen, dass es dem Repräsentantenhaus direkt vorgelegt werden soll, ohne zuerst an dessen Ausschuss zu gehen.

Das Gesetz wird den "National Railway Mediation Act" (Gesetz über die Schlichtung von Streitfällen auf den Eisenbahnen) in dem Sinne abändern, dass den Eisenbahngesellschaften, Luftfahrtgesellschaften und den Gewerkschaften ihres Personals gestattet sein wird, die zwangsweise Zugehörigkeit aller Arbeiter und Angestellten des betreffenden Betriebes zur betreffenden Gewerkschaft zu vereinbaren, sowie die direkte Auszahlung der gewerkschaftlichen Mitgliedsbeiträge durch die Gesellschaft. Diese gesetzgeberische Massnahme wird von 24 amerikanischen Eisenbahnergewerkschaften befürwortet.



ARBEITER IM PERSONENVERKEHR

DEUTSCHLAND

Lohnerhöhungen für  
Strassen- und Kleinbahner  
gefordert

(ITF) Die Gewerkschaft Oeffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ein ITF-Mitglied) fordert Lohnerhöhungen für die Arbeiter der lokalen Strassenbahnen und der

Klein- und Lokalbahnen, die nicht zu der Deutschen Bundesbahn gehören. Die Forderung umfasst zwei Hauptpunkte:

- a) Die gegenwärtig zur Auszahlung gelangenden Prämien und zeitlich beschränkten Sonderzulagen sind in die Grundlöhne einzubauen.
- b) Ueberdies sind alle Löhne und Gehälter um 10% zu erhöhen.

GROSSBRITANNIEN

Neue Lohnerhöhungen im  
Londoner Personenverkehr

(ITF) Nahezu 60.000 von der Londoner Verkehrsverwaltung beschäftigte Autobus-, Omnibus- und Strassenbahnarbeiter in London und

den angrenzenden ländlichen Gebieten erhalten Lohnerhöhungen von 7 bis 9½ Schilling die Woche, entsprechend einer am 3. Januar zwischen der Londoner Verkehrsverwaltung und der Transportarbeitergewerkschaft abgeschlossenen Vereinbarung. Die neuen Löhne traten im Zeitpunkt des Abschlusses in Kraft.

Fahrer und Schaffner des Londoner Stadtgebietes erhalten 7 Schilling, Fahrer in ländlichen Gebieten 8 Schilling und Schaffner auf Ueberlandstrecken 9½ Schilling mehr pro Woche. Die neuen Erhöhungen lassen die Höchstlöhne in London auf 136 Schilling die Woche für Fahrer und 132 Schilling für Schaffner ansteigen. Die neuen Wochenlöhne für das Strassenbahn- und Omnibuspersonal betragen 134 Schilling für Fahrer und 132 Schilling für Schaffner. Auf ländlichen Strecken betragen diese Löhne 127 resp. 122 Schilling, auf Ueberlandstrecken 130½ resp. 122 Schilling.

Die Londoner Verkehrsverwaltung hat auch in die Herabsetzung der Dienstzeit eingewilligt, die zur Erreichung des Höchstlohnes erforderlich ist. Diese Frist beträgt nun für alles Personal 12 Monate, während sie früher in ländlichen Gebieten 24 und in London 18 Monate betrug.

ARBEITER IM STRASSENVERKEHR

U S A

Lohnerhöhungen im dritten  
Viertel von 1950

(ITF) Aus einem Bericht der Vereinigung der Strassentransportunternehmer der USA geht hervor, dass die gewerkschaftlich organi-

sierten Arbeiter im dritten Viertel von 1950 Lohnerhöhungen erzielt haben, die um 2,8% höher sind als die Lohnerhöhungen im entsprechenden Zeitraum des Vorjahres.

Die Untersuchung, die sich auf 73 im Transportgewerbe abgeschlossene Kollektivverträge erstreckt, zeigt, dass die Lohnerhöhung im Landesdurchschnitt 9,6 Cent die Stunde betrug, oder 4,3 Cent mehr als im zweiten Viertel 1950.

Von den im dritten Vierteljahr untersuchten Verträgen enthielten 41,2% eine Erhöhung von 10 bis 12 Cent, 20,6% eine solche von 7 bis 9 Cent und 23% eine solche von weniger als 7 Cent die Stunde. Die meisten dieser Verträge haben eine Laufzeit von zwei Jahren.

### ARBEITER DER BINNENSCHIFFFAHRT

#### U S A

##### Streik der Schlepperbesatzungen und der Schiffsreiniger im Hafen von Philadelphia

(ITF) Am 2. Januar, um Mitternacht, traten rund 250 Schlepperarbeiter in Philadelphia, dem zweitgrössten Hafen der Vereinigten Staaten, wegen Lohnforderungen in den Streik, nachdem die Verhandlungen über die

Forderungen der Schlepperbesatzungen nach Erhöhung des Stundenlohnes um 84 Cent zu keinem Ergebnis geführt hatten.

Am 5. Januar wurde bekanntgegeben, dass eine Verständigung über die Lohnforderungen erzielt wurde, und dass die Schlepperbesatzungen über die Annahme dieser Kompromisslösung abstimmen würden. Gleichzeitig wurde aber berichtet, dass ein zweiter Streik, der 200 Schiffsreiniger der "International Longshoremen's Association" (Hafenarbeitergewerkschaft; ITF) betrafte, im Hafen ausgebrochen war, der auf die Forderung zurückzuführen war, dass die Schifffahrtsgesellschaften von Philadelphia ihnen alle Schiffsreinigungsarbeiten garantieren sollten.

##### Streik der Schlepperbesatzungen in Los Angeles

(ITF) Fast der ganze Hafen von Los Angeles wurde am 1. Januar durch einen Streik der Schlepperbesatzungen stillgelegt. Die

Arbeiter verlangen eine Lohnerhöhung von 25 Cent die Stunde und haben ein Angebot der drei beteiligten Schleppergesellschaften auf Gewährung einer Lohnerhöhung von 6,38% abgelehnt. Bei den streikenden Gewerkschaften handelt es sich um die "Masters, Mates and Pilots Association" (AFL; ITF), die "Inland Boatmen's Union" (AFL) und die "Maritime Engineers' Beneficial Association" (CIO).

### HAFEN ARBEITER

#### AUSTRALIEN

##### Landesumfassender Streik von 24 Stunden

(ITF) Nach Pressemeldungen aus Canberra begannen die Hafentarbeiter ganz Australiens einen vierundzwanzigstündigen Streik am 9. Janu-

ar, um Mitternacht. Die Auslösung des Streiks erfolgte aus Protest gegen einen Beschluss, der den Hafentarkeitem eine Lohnerhöhung von bloss 12s. 8d. (8s. 6d. in englischer Währung) anstatt der ihnen von einem Schiedsgericht zugesprochenen Erhöhung von £1. (16s.) gewährte.

Versammlungen der streikenden Hafentarbeiter in Sydney und Brisbane haben empfohlen, dass der Landesrat des Hafentarbeiterverbandes ein unverzügliches Verbot der Leistung von Ueberzeit aussprechen soll. Die Durchführung des Ueberzeitverbotes würde die Einstellung aller Arbeit zwischen Mitternacht und 7 Uhr früh an Wochentagen, sowie aller Arbeit an Sonnabenden und Sonntagen bedeuten. Auch die verlängerten Schichten und die Arbeit während der Mittagspause zur Beendigung dringender Arbeiten würden weg-

fallen. In Melbourne haben die Hafenarbeiter jedoch Kritik an den Leitern des Verbandes geübt, weil diese eine Arbeitsniederlegung anordneten, ohne vorher jede Möglichkeit zur Erzielung von Lohnerhöhungen mit friedlichen Mitteln erschöpft zu haben, und haben die Beurteilung des Streitfalles durch ein Schiedsgericht gefordert.

Etwa 200 Schiffe sollen durch den Streik stillgelegt worden sein.

### SEELEUTE

#### DAENEMARK

#### Bessere Bemannungs- schriften in der Handelsflotte

(ITF) Die Vorlage zur Revision des dänischen Gesetzes über die Handelsschiffahrt vom 28. Februar 1916, die mit einigen Abänderungen des ursprünglichen Textes von beiden Häusern des dänischen Parlamentes angenommen wurde, hat nun Rechtskraft erlangt. Die neuen Vorschriften gelten für alle dänischen Fahrzeuge von über 400 BRT, während im ursprünglichen Vorschlag diese Grenze bei 150 BRT festgesetzt war. Folgende Mannschaften sind vorgeschrieben:

<u>B R T</u>	<u>Vollm.</u>	<u>Leichtm.</u>	<u>Jungm.</u>	<u>Jungen</u>	<u>Zus.</u>
400 - 500	1	1	1	1	4
500 - 1.000	2	2	2	-	6
1.000 - 1.500	3	2	1	-	6
1.500 - 2.000	3	2	1	1	7
2.000 - 2.500	4	2	1	1	8
2.500 - 3.500	5	2	1	1	9
3.500 - 5.000	6	2	1	1	10
5.000 - 6.500	6	2	2	1	11
6.500 - 8.000	8	2	1	1	12
8.000 - 9.500	8	3	1	1	13

Auf Fahrzeugen über 9.500 BRT tritt je 1.500 BRT ein weiterer Vollmatrose hinzu. Fahrzeuge von 400 bis 500 BRT, die unter dem Kommando des Eigners fahren, sind von den Bestimmungen ausgenommen.

Überdies müssen alle Schiffe von 2.500 BRT einen Bootsmann fahren, der bei der Berechnung der Besatzung als Vollmatrose gezählt wird. Diese Bestimmung gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, die vor dem 11. Dezember 1950 gebaut wurden und keine Einzel- und Zweierkabinen besitzen. Für die Zwecke der Besatzungsberechnung darf auf allen Fahrzeugen, für die das neue Gesetz Gültigkeit hat ein Vollmatrose durch einen Zimmermann ersetzt werden.

Die Mannschaftsangehörigen auf dänischen Schiffen müssen folgenden Anforderungen entsprechen:

- Ein Jungmann muss mindestens 16 Jahre alt sein und mindestens 12 Monate an Bord gedient haben. Kursbesuch an einer anerkannten Seemannsschule kann als drei Monate Fahrzeit gerechnet werden.
- Ein Leichtmatrose muss mindestens 17 Jahre alt sein und mindestens 24 Monate an Bord gedient haben, wovon 12 Monate als Jungmann. Die Bestimmung in a) in bezug auf Kurse an anerkannten Seemannsschulen gilt auch für Leichtmatrosen.
- Ein Vollmatrose muss mindestens 18 Jahre alt sein, die in b) aufgeführten Bedingungen erfüllen und überdies mindestens 12 Monate als Leichtmatrose gedient haben.

- d) Ein Bootsmann muss mindestens 25 Jahre alt sein und mindestens 24 Monate als Vollmatrose gedient haben.
- e) Ein Zimmermann muss entweder die in c) aufgeführten Bedingungen erfüllen oder nach seiner Lehrzeit mindestens 18 Monate auf See gedient haben.

#### ESTLAND (Exil)

Der estländische Seeleute-  
verband unterzeichnet  
Verträge mit Panamareedern

(ITF) Der estländische Seeleuteverband im Exil in Schweden hat der ITF mitgeteilt, dass er zwischen dem 29. September und 20. November mit neun panamaischen Reedereien Kollektivverträge für estländisches Personal abschloss. Die Hauptpunkte der Verträge, die alle gleich lauten, sind:

Der Reeder verpflichtet sich, die Offiziere und Mannschaften der Schiffe, für die der Vertrag gilt, entsprechend den im britischen Landesausschuss für die Seeschifffahrt (National Maritime Board) abgeschlossenen Tarifverträgen zu entlohnen, sowie entsprechend den vor oder nach dem Datum des Vertrages im britischen Jahrbuch der Seefahrt (British Maritime Year Book) aufgeführten Lohnsätzen.

Dazu verpflichtet sich der Reeder, ab 1. Januar 1951 einen Beitrag an die Pensionskasse der estländischen Seeleute in Höhe von 5% des Grundlohnes jedes beschäftigten Seemannes zu bezahlen. Die Einzelheiten über die Verwaltung und Verwendung der Gelder der Pensionskasse sind auf gemeinsamen Sitzungen von Vertretern des estländischen Seemannsverbandes und der beteiligten Reeder auszuarbeiten.

Die Reeder der Schiffe, für die der Vertrag gilt, verpflichten sich auch, die Einhaltung aller anderen Arbeitsbedingungen nach den Verträgen des britischen Landesausschusses für die Seeschifffahrt sowie aller während der Geltungsdauer des Vertrages in bezug auf Krankheit, Unfälle usw. getroffenen Vereinbarungen zu garantieren.

Die vertragsschliessenden Parteien werden zusätzliche Vereinbarungen abschliessen über sich stellende Fragen, die nicht die Löhne betreffen. Ein besonderer paritätischer Ausschuss soll eingesetzt und mit der Aufgabe betraut werden, Streitfälle in bezug auf die Auslegung und Anwendung dieser Vereinbarungen beizulegen.

Beim Anheuern muss zunächst den Mitgliedern des estländischen Seeleuteverbandes in Schweden der Vorzug gegeben werden und alsdann den Mitgliedern der Seeleutegewerkschaften, die der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angehören. Seeleute, die keiner dieser Organisationen angehören, dürfen nur angeheuert werden, wenn Mitglieder der erwähnten Organisationen nicht zur Verfügung stehen.

Der Vertrag tritt am Tage seiner Unterzeichnung in Kraft und bleibt gültig, bis er von einer der beiden Parteien gekündigt wird. Die Kündigung muss schriftlich und unter Einhaltung einer zweimonatigen Frist erfolgen.

GRIECHENLAND

Seeleute fordern Fifty-Fifty-Klausel in griechischen Handelsverträgen

(ITF) Als die griechische Regierung kürzlich verschiedene Handelsverträge, die sich auf den Export griechischer Produkte bezogen, mit anderen Ländern unterzeichnete,

wandte sich der griechische Seeleuteverband (ein ITF-Mitglied) an die zuständigen griechischen Behörden mit dem Verlangen, dass mindestens 50% aller exportierten Güter mit griechischen Schiffen befördert werden sollen, um vermehrte Arbeitsgelegenheiten für die griechischen Seeleute zu schaffen.

INDONESIEN

Kollektivvertrag für holländische Offiziere auf indonesischen Schiffen

(ITF) Mit der Unterzeichnung eines Tarifvertrages zwischen dem Verkehrsminister der Republik von Indonesien und den holländischen Verband der Schiffsoffiziere ist ein Markstein

in der Geschichte der Beziehungen ausländischer Arbeiter, und insbesondere der Staatsangestellten, mit der neuen Republik erreicht.

Der Vertrag schafft eine Grundlage für die Beschäftigung einer Anzahl unersetzbarer ausländischer Arbeiter bei garantierten Beschäftigungsbedingungen. Die darin enthaltenen Bestimmungen entsprechen ungefähr denen der Kollektivverträge, die mit niederländischen und in letzter Zeit auch mit indonesischen Reedern abgeschlossen wurden; besondere Aufmerksamkeit wurde aber der Stellung der nicht indonesischen Staatsangehörigen, für die sie gelten, gewidmet.

NORWEGEN

Neue Heuern

(ITF) Wie im Pressebericht Nr. 25 vom 18. Dezember 1950 erwähnt, hat der norwegische Seeleuteverband

(ein ITF-Mitglied) am 1. Dezember einen neuen Tarifvertrag für alle Mannschaftsangehörigen auf norwegischen Schiffen der Auslandsfahrt abgeschlossen. Einzelheiten über diesen Vertrag sind nun bekannt geworden. Die in Vertrag enthaltenen Monatsheuern sind:

<u>Deckabteilung</u>	Grundheuer Kr. *)	Teuerungs- zulage	Ueberzeit	
			wochen- tags	Sonn- und Feiertags
Bootsmann	450.00	27.00	3.00	6.00
Zimmermann	450.00	27.00	3.00	6.00
Vollmatrose	370.00	27.00	3.00	6.00
Leichtmatrose	285.00	27.00	2.35	4.70
Jungmann	194.00	10.00	1.70	3.40
Junge	84.00	10.00	1.50	3.00
<u>Maschinenraum</u>				
Pumpenmann	450.00	27.00	3.00	6.00
Donkeymann	450.00	27.00	3.00	6.00
Motorwart	388.00	27.00	3.00	6.00
Heizer	377.00	27.00	3.00	6.00
Trimmer	291.00	27.00	2.35	4.70
Schmierer	264.00	10.00	2.35	4.70
Junge	84.00	10.00	1.50	3.00

Dazu wird eine Kriegsrisikoprämie von 136 Kronen im Monat gezahlt. Auf Schiffen, die zwischen 23½ Grad nördlicher Breite und 23½ Grad südlicher Breite fahren, wird den Seeleuten in der Maschinenraumabteilung eine Sonderzulage von 1 Kr. im Tag gezahlt. Eine

\*) 1 Kr. = 1 Schilling

entsprechende Zulage wird ausgerichtet an dasselbe Personal auf Fahrten im Roten Meer und Persischen Golf zwischen dem 1. Mai und dem 30. September.

Ein weiterer Betrag von 15 Kronen im Monat ist zahlbar an Zimmerleute, Bootsleute, Vollmatrosen, Funkenleute, Donkeyleute, Heizer und Motorwarte nach drei, sechs und neun Jahren Dienst bei derselben Reederei.

U S A

Weitere Verlängerungen von  
Kriegsrisiko-Vereinbarungen

(ITF) Fünf weitere Gewerkschaften der Seeleute in der Handelsflotte haben mit den Reedern eine Verlängerung der geltenden Kriegsrisiko-Bestimmungen vereinbart. Bei den betreffenden Gewerkschaften handelt es sich um "Masters, Mates and Pilots Association" (Kapitän Steuerleute und Lotsen), die "Radio Officers Union" (Funkler), die "National Maritime Union" (Seeleute), die "Marine Engineers' Beneficial Association" (Maschinisten) und die "American Radio Association" (Funkler). Die ersten zwei dieser Gewerkschaften sind der ITF angeschlossen.

Alle unterzeichneten Vereinbarungen sehen vor, dass jede der beiden Parteien die Frage der Zahlung von Kriegsrisikoprämien während der zusätzlichen Geltungsdauer jederzeit neu aufwerfen kann. Ueber eine ähnliche, von der "Seafarers' International Union" (Seeleute; ITF) abgeschlossene Vereinbarung berichteten wir in Pressebericht Nr. 2 vom 22. Januar 1951.

\* \* \* \* \*

## B E I L A G E

zum

Pressebericht Nr. 3 vom 5. Februar 1951

### DER FREIHEITSKAMPF DER ARGENTINISCHEN EISENBAHNER

(ITF) Nach den Berichten der Tagespresse hat am 23. Januar ein neuer Streik auf den argentinischen Eisenbahnen begonnen. Es handelt sich dabei nicht etwa um die erste Arbeitsniederlegung, die sich auf diesen Bahnen in den letzten Monaten ereignet hat. Streiks fanden im Oktober, November und Dezember 1950 statt, wobei die letzteren zwei lediglich Fortsetzungen der ursprünglichen Arbeitseinstellung waren, verursacht durch die Fortdauer der Umstände, welche die Eisenbahner im Oktober zum Kampf gezwungen hatten. Es scheint, dass der neueste Streik nichts anderes als eine unvermeidbare Folge der Betrügereien Peróns bei der "Beilegung" der vorausgehenden Arbeitseinstellungen ist.

Die Wortführer der Streikenden können mit der Aussenwelt nicht normal verkehren. Dafür sorgen die Polizei und die Zensur! Da sie zu Schleichwegen Zuflucht nehmen müssen, wenn sie mit ausländischen Gewerkschaften Verbindung aufnehmen wollen, werden die tatsächlichen Vorgänge erst viele Wochen, nachdem sie sich abgespielt haben, bekannt.

Nach den spärlichen Auskünften, die in Augenblick vorliegen, forderten die streikenden Eisenbahner u. a. die Ausschaltung der Günstlinge Peróns aus der Leitung der Gewerkschaft, die von den Eisenbahnern selber und von ihnen auf demokratische Weise gewählten Führern geleitet werden müsse. Die Reaktion Peróns auf den Streik bestätigt nur die Richtigkeit dieser Erklärung. Der argentinische Diktator hat nie gezögert, Millionen von Pesos auszugeben, wenn er dies für erforderlich hielt, um die Gunst gewisser, ausgewählter Arbeitergruppen und insbesondere der Eisenbahner zu erlangen. Er kann es sich nach wie vor leisten, Geld auszugeben und von sozialer Gerechtigkeit zu reden (aber auch nur zu reden). Was er sich nicht leisten kann ist, den Arbeitern seines Landes Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Deshalb reagiert er so heftig auf jede Forderung, die die Rückgabe der Eisenbahnergewerkschaft an die Eisenbahner bedeuten würde. Deshalb widersetzt er sich einer solchen Forderung mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln: Massenentlassungen, Inhaftierung der Streikenden, Einsatz der bewaffneten Streitkräfte und Kriegsgericht. Er beschlagnahmt die Eisenbahnen und unterstellt die Eisenbahner dem Kriegsrecht, um sie zur Brechung ihres eigenen Streikes aus Furcht vor den kriegsgerichtlichen Verfolgungen zu zwingen.

Wie zu erwarten war, beschuldigt Perón die Kommunisten der Verschwörung gegen ihn und der Anzettelung der Streiks. Soviel Ehre verdienen die Kommunisten gar nicht. Zwar ist es nur natürlich, dass sie eine derartige Lage ausnützen, aber ihnen das Verdienst der Schaffung dieser Lage zuzubilligen, geht entschieden zu weit. Schon lange bevor es eine kommunistische Partei in Argentinien gab, gab es die Freiheitsliebe und den Wunsch, wirkliche Gewerkschaftsarbeit zu leisten. Es gab sie schon vor 1914 und auch in der Zwischenkriegszeit, als die freien argentinischen Eisenbahnerge-

werkschaften der ITF angeschlossen waren und mit ihren Berufskollegen in anderen Ländern zusammenarbeiteten.

Perón hat wie ein gemeiner Quisling Mussolinis, Hitlers oder der Sowjets die Arbeiter des Rechtes der gewerkschaftlichen Selbstverwaltung beraubt und die Gewerkschaften in Werkzeuge zu ihrer Knechtung verwandelt, indem er seine Mittelsmänner mit ihrer Leitung beauftragte. Der argentinische Diktator hat die Arbeiter beschwindelt und selbst eine Lage geschaffen, in der die Arbeiter ausgezeichnete Gründe haben, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Streikwaffe anzuwenden.

Indem er die Revolte der Eisenbahner mit Militärgewalt unterdrückte, hat Perón erneut seine wahre Natur gezeigt. Angesichts von Forderungen nach wahrer Freiheit und echter sozialer Besserstellung hat der argentinische Diktator, als der Faschist, der er ist, instinktiv nach der Waffe der Unterdrückung gegriffen. Für einen Diktator ist dies der leichteste Ausweg. Was wirklich schwierig ist - und was er nicht zu tun wagt - ist, die berechtigten Forderungen der Eisenbahner nach Gerechtigkeit zu erfüllen, denn dies würde eine Bedrohung des ganzen faulen Gebäudes des Totalitarismus in Argentinien bedeuten. Die falsche soziale Gerechtigkeit perónischer Färbung kann mit der wahren sozialen Gerechtigkeit nicht Seite an Seite bestehen. Gerade deshalb ist die Tatsache, dass die Sehnsucht nach wahrer Freiheit unter den argentinischen Arbeitern immer noch so lebendig ist, ein Hoffnungsstrahl für die Zukunft eines jetzt so unglücklichen Landes.

\* \* \*